

otohaber

25 YILA BAKIŞOTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN
EN ÖNEMLİ GELİŞMELERİ**BİZİM SEÇTİĞİLERİMİZ**25 YILA DAMGASINI
VURAN OTOMOBİLLER**RAKAMLARLA TESTLER**OTOHABER TESTLERİNDE
25 YILIN "EN"LERİ

1991'den

2016'ya

25

YAŞINDA

**SÜRÜŞ İZLENİMİ**
TÜRKİYE'DEN DÜNYAYA
TOYOTA C-HR**TEST**
TEKNOLOJİDE ZİRVE
VOLVO S90 D5**TEST**
LÜKS SEDANDA V12 KEYFİ
ASTON MARTIN RAPIDE S**SÜRÜŞ İZLENİMİ**
EVİRİMDE SON HAŁKA
BMW 5 SERİSİ



Canavar Gibi Takım!

MERCEDES AMG PETRONAS,
Formula 1 Dünya Markalar Şampiyonu!

AMG
MOTORSPORT





Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

BENİM GÖZÜMDEN 25 YIL

Dile kolay, 25 yıl. İnsan ömrü açısından bakıldığında çok önemli bir zaman. Hatta bu yazıyı okuyanların bir kısmı henüz bu yaşa gelmemiştir bile. Evet, otohaber 25 yaşında. İlerleyen sayfalarda ilk günden bugüne otohaber'in gelişimini, okurlarımızın ve sektörün önde gelen temsilcilerinin görüşlerini, otomobil teknolojisinde 25 yılda alınan yolu, Türkiye otomobil sektörünün gelişimini, Türkiye'de son 25 yılda üretilen otomobilleri okuyabileceksiniz. Ben de otohaber ile 25 yıllık ilişkiimi anlatmak istiyorum.

Yıl 1991, Marmara Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü (o zamanki adı Basın Yayın Yüksek Okulu) öğrencisiyim. Babamın otomobil yedek parçası ticareti yapması nedeniyle zaten çocukluğumdan beri otomobillerle iç içe biri olarak otomobillere dair ne bulursam okumaya çalışıyorum. Ve haftalık bir otomobil dergisi çıkacağını duydum. Tabii otohaber'in çıktığı gün sabah okula giderken ilk iş gazete bayisine uğramak oldu. Bu her hafta bir ritüele dönüştü. Yani otohaber'in ilk okurlarından biriyim. otohaber'den bir yıl sonra rakibi Auto SHOW piyasaya çıktı. Bu kez her hafta iki dergi almaya başladım. Kaderin bir cilvesi olsa gerek, 1994 yılında karşıma çıkan fırsatı değerlendirip Auto SHOW'da çalışmaya başladım. Gazetecilik mezunu bir otomobilsever olarak bir otomobil dergisinde çalışmak bir hayalimin gerçekleşmesi gibiydi. Bu kez otohaber rakip dergiydi ve haber ile testlerde otohaber'deki meslektaşlarımı atlatmak için mücadele ediyordum.

Yanlış hatırlamıyorsam 1996 yılıydı. otohaber'in o zamanki genel yayın yönetmeni Ahmet Çelik'ten iş teklifi aldım ve şartlarda anlaştık. Auto SHOW'dan ayrılma hazırlığı yaparken masa telefonum çaldı ve telefondaki ses bana Mehmet Demirel'in görüşmek istediğini söyledi. Yani otohaber'in dahil olduğu dergi grubunun genel müdürünün. 2 yıllık bir muhabiri bir genel müdür niye arar ki? Meğer iki şirket arasında centilmenlik anlaşması varmış ve Auto SHOW benim otohaber'e geçmemi istememiş. Dolayısıyla 2004 yılında yazı işleri

müdürlüğü görevimden istifa edene kadar Auto SHOW dergisinde çalıştım. Bu süre zarfında gözümüz hep otohaber'in üstündeydi. Satışlarda öne geçebilmek için herkes kafa patlatıyordu. Keyifli bir rekabetti. Rekabet de kaliteyi artırıyordu.

Auto Start adlı bir derginin kuruluşunda bulunup genel yayın yönetmenliğini üstlendikten 1 yıl sonra, 2006 yılında otohaber'in içinde yer aldığı, şimdiki Turkuvaz Dergi Grubu'ndan gelen teklifle auto motor & sport dergisinin genel yayın yönetmeni oldum. Artık otohaber ile kardeş bir derginin başındaydım. Biri haftalık biri aylık iki otomobil dergisinin sinerji için çalışabilmesi için mesai harcarken otohaber'deki meslektaşlarımızla bolca yardımlaştık.

Takvimler Ocak 2014'ü gösterdiğinde kendimi otohaber'in genel yayın yönetmeni koltuğunda buldum. 25 yıl önce ilk sayısından itibaren okuduğum, 20 yıl önce ilk iş teklifini aldığım otohaber'de çalışmak için 18 yıl daha geçmesi gerekiyormuş. Günün şartlarına uyum sağlamak başarının sürekli olmasını sağlar. Bu nedenle ilk işimiz otohaber'i aylık otomobil dergisi haline getirmek oldu. Sonuç olarak bugün otohaber, Türkiye'nin en çok satılan otomobil dergisi unvanını taşıyor ve bu unvanı bırakmaya niyetimiz yok. Bu başarıda sadece yazı işleri kadrosunun payı olduğunu iddia etmek çok büyük haksızlık olur. Aksine, Turkuvaz Dergi Grubu yönetiminden pazarlama bölümümüze, reklam bölümümüzden matbaamızdaki çalışma arkadaşlarımıza ve tabii her ay bizi zamanında Türkiye'nin dört bir yanındaki satış noktalarına ulaştıran Turkuvaz Dağıtım Pazarlama ekibinin bu başarıda payı var. Ama tabii ki en büyük pay siz değerli okurlarımızın. Yıllardır otohaber'i takip eden, yanlışlarımızı ve eksikliklerimizi içtenlikle belirtip bizim daha iyi bir dergi hazırlayabilmemizi sağlayan değerli okurlarımıza ne kadar teşekkür etsek az. Otomotiv sektörünü de unutmuyorum tabii. Özellikle test ve karşılaştırmalardaki hassasiyetimize, samimiyetimize ve tecrübemize güvenen, otohaber'i her şartta destekleyen otomotiv sektörüne de teşekkürler.

Nice 25 yıllara...

● ALMANAK



Geçen 25 yılda yüzlerce sayı otohaber yayınlandı. Her bir sayı tarihe ışık tutan haberleri, testleri ve karşılaştırmaları barındırıyor. 1991 yılından bugüne Türkiye'de ve dünyada yaşanan önemli olayları ve önemli gördüğümüz otomobilleri almanak sayfalarımızda okuyabilirsiniz.

Sayfa 116

● TEKNOLOJİ



Otomobil icat edildiğinden bu yana sürekli gelişiyor. Başlangıçta öncelikle tasarım konusunda önemli değişiklikler yaşayan otomobiller, elektronik sistemlerle birlikte çok daha hızlı gelişir hale geldi. 1991'den bugüne otomobillere eklenen teknolojilere göz attık.

Sayfa 172



KAPAK KONUSU

116

otohaber
okuyucuları
buşup
unutulmaz bir
gün geçirdi.

YENİLİK

06

Alfa Romeo Stelvio

Alfa Romeo'dan SUV sınıfına çıkarma! İlk kez bu sınıfta yer alan Alfa Romeo performansıyla iddialı olduğunu Stelvio ile ortaya koyuyor.

TEST

52

Honda Civic Sedan 1.6 CVT

Yeni nesil Civic Sedan, 1,6 litre benzinli atmosferik motoru ve CVT şanzımanı ile detaylı test konumuz oldu.

68

Renault Megane Sedan 1.5 dCi EDC

Türkiye'de üretilen Renault'nun kompakt sedan temsilcisi yeniden Megane Sedan ismiyle yollara çıktı.

156

Volvo S90 D5 AWD

Tamamen yenilenen Volvo'nun amiral gemisi sınıfının en iddialı donanım ve 2,0 litrelik dizel motoruyla karşımızda.

208

Lexus LS 600h L

Bir milyon TL üstündeki fiyatıyla konfor ve performans vaatlerinin neler olduğunu öğrenmek için Lexus'un zirvesindeki modeli test konumuz olarak aldık.



TEST



Aston Martin Rapide S

100

Türkiye'de ilk testiyle yayınlanan Aston Martin Rapide S'teki yenilikleri keşfedeceğiz.

TEST

106

Fiat Egea HB

1,6 litrelik turbo dizel motor ve otomatik şanzımanla gelen Egea HB, ekonomisi ve konfor beklentilerini karşılayabilecek mi?



SÜRÜŞ İZLENİMİ

12

BMW 5 Serisi

Tamamen yenilenen 5 Serisi'nin direksiyonuna geçmek için Portekiz'e gittik. Yeni motor ve donanım seçeneklerini keşfettik.



SÜRÜŞ İZLENİMİ

48

Toyota C-HR

Türkiye'de ilk kez bir crossover üretildi. Toyota için hem üretim hem de tasarımda ilkler yaşatan C-HR'yi 1,2 litrelik turbo benzinli motor CVT şanzıman ve 4x4 aktarma ile İspanya'da kullandık.

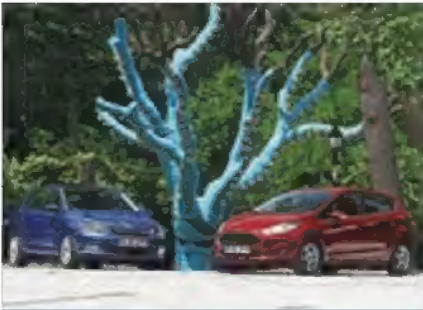


KARŞILAŞTIRMA

164

Ford Fiesta-Skoda Fabia

Küçük sınıf temsilcileri küçük silindirik hacimli turbo benzinli motorlarıyla karşı karşıya.



SÜRÜŞ İZLENİMİ

20

Peugeot 3008

Yoluna daha modern bir donanım ile devam eden 3008'in güzel görüldüğü kadar ergonomik olup olmadığını öğrenmek için İtalya'ya gittik.



MAGAZİN

56

Sanayi Savaşları

TRT Belgesel ekranlarında yaratıcı bir otomobil programı yayınlanmaya başlandı.



AYIN OTOMOBİLLERİ

06 Alfa Romeo Stelvio

12 BMW 5 Serisi

200 BMW X1

190 BMW S 1000XR

16 Citroen C3

106 Fiat Egea

164 Ford Fiesta

52 Honda Civic Sedan

208 Lexus LS600h L

64 Maserati Quattroporte

68 Renault Megane Sedan

182 Peugeot 308 GTi

20 Peugeot 3008

18 Seat Leon

164 Skoda Fabia

48 Toyota C-HR

UZUN DÖNEM TESTİ

200

BMW X1

BMW X1, 2,0 litrelik turbo dizel motor, otomatik şanzıman ve 4x4 aktarma ile uzun dönem test konuğumuz.



HER AY

3 Editör

178 Görüş Koray Muratoğlu

204 Okur Mektubu

GENETİK MİRAS

Alfa Romeo'nun son dönemine damga vuran var olma mücadelesinin bir ürünü olan Giulia'dan sonra markanın ilk SUV modeli Stelvio da gün yüzüne çıktı. Giulia ile orta sınıfa iddialı bir giriş yapan Alfa Romeo, yeni SUV'unu da kardeşi ile aynı platform olan Giorgio üzerinden yükseltiyor. Aynı altyapıyı paylaşan birçok modelde olduğu gibi Stelvio'nun tasarım dili de Giulia ile aynı. Önden bakıldığında markanın "scudetto" adını verdiği ön ızgara yapısı Stelvio'da da kullanılırken, performanslı versiyona özel geniş hava girişleri de oldukça dikkat çekici görünüyor. Quadrifoglio versiyonundaki hava girişli motor kaputu, iki çift çıkışlı egzoz gibi detaylar standart versiyonlarda kullanılmayacak.

Stelvio'nun kokpitinde 6,5 inçlik dokunmatik ekran standart olarak sunulurken 8,8 inçlik versiyon opsiyonel. 14 hoparlörlü Harman Kardon ses sistemine yer verilen Stelvio Quadrifoglio'da, adaptif hız sabitleyici, kör nokta uyarı sistemi, önden çarpışma uyarı sistemi, şerit takip sistemi ve opsiyonel olarak ön park sensörü sunuluyor.

Stelvio Quadrifoglio'da Giulia Quadrifoglio'da da kullanılan Ferrari imzalı 2,9 lt'lik çift turbo beslemeli V6 motor görev yapıyor. 505 HP güç üreten bu motora sahip versiyon, fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 3,9 saniyede tamamlıyor. Aracın maksimum hızı ise 284 km/s olarak açıklanıyor. Gücünü dört tekerleğe aktaran Stelvio Quadrifoglio'da kullanılan vektörel tork dağıtım özellikli diferansiyel ise performanslı otomobilin yola daha iyi tutunmasını sağlıyor.

Standart Stelvio'nun giriş seviyesinde, ilk açıklamalara göre, 2,0 lt'lik, 280 HP güç üreten, turbo beslemeli, 4 silindirli motor kullanılacak. Bu motor standart olarak, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle birlikte sunulacak. Markanın ilk SUV'unda dizel motor isteyenler içinse Giulia'dan tanıdık olan 2,2 lt'lik dizel üniteler görev yapacak.

Yazar: Burak Kaya

Alfa Romeo'nun ilk SUV modeli, markanın tarihinden gelen genetik mirasını üzerinde taşıırken, tasarımı ve 2,9 lt'lik V6 motoruyla orta sınıfın en sportif SUV'u olma iddiasını da taşıyor.





Karoserdeki kıvrımlar ve eğimli tavan göze çarparken, stoplar Giulia'ya hatırlatıyor.



Ferrari imzalı 2,9 l'lık V6'da silindrlr 90 derecelik açıyla yerleştirilmiş.



Kokpit, nuanŝlar dışında Giulia ile ortak taŝarımlı.



FIESTA'DA YENİ DÖNEM

İlk kez 1976 yılında yollara çıkan ve küçük sınıfın en uzun soluklu modelleri arasında yer alan Ford Fiesta, sekizinci nesliyle tanıtıldı.

Küçük sınıfta özellikle dinamik sürüş özellikleriyle ve karakteristik tasarımıyla fark yaratan Ford Fiesta, sekizinci neslinde önemli yenilikleri de beraberinde getiriyor. Yüzü ve yan cam çizgisiyle güncel neslin bir evrimi gibi görünen yeni Fiesta'nın arka kısmındaysa radikal bir değişim gözleniyor. Son iki neslinde tampondan tavana uzanan dikey stopların kullanıldığı otomobilde artık iki parçalı yatay stoplara yer verilmiş. Güncel nesildeki Global B platformunun revize edilmiş bir halini kullanan yeni Fiesta'da aks mesafesinde 4 mm'lik küçük artış olurken, ön ve arka iz açıklıkları sırasıyla 3 ve 1 cm genişlemiş. Rijitlik anlamında sınıfının en iyi modeli olduğu vurgulanan yeni Fiesta'da motor

kaputunun altında, 100, 125 ve 140 HP güçlerindeki 1,0 lt'lik benzinli turbo, 70 ve 85 HP güçlerindeki 1,1 lt'lik benzinli atmosferik ve 85 ve 120 HP güçlerinde 1,5 lt'lik dizel güç üniteleri görev yapacak. İç mekandaki köklü değişimlerle birlikte Fiesta'nın hem kalite hem de bağlanabilirlik anlamında sınıfının en iyisi olduğuna vurgu yapılıyor. Kokpitin üst kısmında yükselen bilgi ekranı 4,2 inçten başlarken en üst versiyonda boyut 8 inçe çıkıyor. İlk kez makyajlı Kuga'da tanıtılan yeni nesil bilgi-eğlence sistemi SYNC 3, kapsamlı senkronizasyon seçenekleri sunuyor. Donanım seviyesine göre iki kamera, üç radar ve 12 ultrasonik sensörler donatılabilecek olan yeni Fiesta bu haliyle çevresini gözlem altında tutarken düz sürüşte 130 metre

ilerisine kadarına hakim olabilecek. Tüm bu donanımların işbirliği yeni Fiesta'nın 15 sürüş asistanıyla sunulmasını sağlayacak. Yeni Fiesta'daki en önemli özelliklerden biri de Ford'un küçük sınıf temsilcisinde artık dört farklı ana tema sunacak olması. Standart versiyonlar geleneksel özellikleriyle geniş kitlelere hitap ederken, Vignale'de lüks detaylar, ST'de sportif eklentiler ve Active'de de crossover tarzına uygun değişiklikler dikkat çekiyor. Fiesta aynı zamanda Ford'un ilerleyen süreçte Focus ve Mondeo'da da sunmayı planladığı Active modellerinin ilkinin temsil ediyor. Fiesta Active, yerden iki cm yükseltilmiş karoserindeki siyah koruma parçaları, tavan barları gibi eklentileriyle macerasever tüketicilere göz kırpacak.

OCTAVIA'YA YENİ YÜZ

Skoda'nın kompakt sınıftaki başarılı modeli Octavia, üçüncü neslinde makyajlanırken otomobilin yüzündeki değişim dikkat çekiyor. Makyaj öncesinde tek parça halinde geleneksel bir far grubuna sahip olan otomobilde artık farlar iki parça halinde sunuluyor. Yenilenen ön ızgara, entegre edilen farla birlikte Skoda Octavia'nın daha baskın bir yüz ifadesi taşımasını sağlarken iki karoser seçeneğine üretilen otomobilin 590 ve 610 litre seviyesinde başlayan bagaj hacmi 1580 ve 1740 litreye kadar artırılabilir.



AKTÜEL ARKEOLOJİ'DE "GÖÇ"



Aktüel Arkeoloji Dergisi, kimliğimizin bir parçası olan 'göç' konusunu ele aldığı 54. sayısında, insanlığın en uzun göçünü,

Afrika'dan yola çıkarak dünyaya yayılan ilk insanın köklerinden itibaren büyük göç hareketlerini inceliyor. Milyon yıllık bir tarihten günümüze süregelen bütün göç hareketleriyle kültürlerin nasıl birbirine karıştığını, birbirlerinden etkilenerek nasıl geliştiğini, etkileşimin ilerlemenin en önemli unsuru olduğunu vurguluyor.



ZUBİZU İLE İNME DEN ÖDE

Plaka numaralarını ve kredi kartlarını ZUBİZU uygulamasına kaydeden ZUBİZU kullanıcıları, artık Shell'den yakıt alırken araçlarından inmeden ödeme yapabiliyor. Turkcell'in mobil ödeme altyapı platformu Paycell işbirliği ile hayata geçen bu özellikten operator bağımsız olarak tüm ZUBİZU kullanıcıları yararlanabiliyor.

GOODYEAR KAZANDIRIYOR

Goodyear, tüketicilere yeni bir kış kampanyası sunuyor. 31 Aralık 2016 tarihine kadar geçerli kampanyaya katılan Goodyear bayilerinden ve satış noktalarından, 16 inç ve üzeri Goodyear marka binek veya 4x4, kış veya dört mevsim lastiği ürünlerinden tek seferde 4 adet satın alan herkes, Sony marka kulaklığa ücretsiz olarak sahip olacak.



ASIL YENİLİK MOTORUNDA

Kompakt hatchback sınıfının en iddialı modellerinden biri olan Golf, kısıtlı kozmetik ancak kapsamlı teknik değişikliklerle makyajlandı.

Volkswagen Golf'te asıl değişim motor kaputunun altında gerçekleşti. 1,4 litrelik TSI'nı yerini 1,5 litrelik yeni motor, 130 ve 150 HP güç üreten versiyonlarıyla aldı. Common-rail enjeksiyon sistemi ve değişken geometri turbo besleme gibi benzinli motorlar için devrimsel birtakım yenilikler bu motoru özel kılıyor. Değişken geometri turbo besleme sistemi dizel motorlarda yaygın olarak kullanılıyor olsa da benzinli motorlarda yüksek egzoz gazı ısısı nedeniyle neredeyse kullanım dışıydı diyebiliriz. Bu tür bir turbo beslemeye sahip tek benzinli motor Porsche 911 Turbo'da kullanılıyordu. Yeni motorun 130 HP güç üreten versiyonu, 200 Nm'lik torkunu 1500 d/d'da üretebiliyor, 150 HP

güç üreten versiyon ise aynı devirde 250 Nm tork üretebiliyor. Her iki motorda da 7 ileri vitesli DSG otomatik şanzıman satın alınabilecek. Otomobilin tasarımında en dikkat çeken LED teknoloji yeni farlar oluyor. Bu farların opsiyon listesinde olacağını belirtelim. Standart versiyon halojen farlarla gelecek. Ayrıca otomobilde LED'li stop lambaları da kullanılıyor. Bunun dışında iç mekanda daha geniş bir multimedya ekranı ve Passat'tan tanıdık dijital göstergeler öne çıkıyor. Multimedya sisteminde en küçük ekran 6,5 inç olacak. En üst versiyonda ise önemli bir yenilik var: 9,2 inçlik ekrana sahip Discover Pro multimedya sistemi el hareketlerini tanıyarak komut alabiliyor.

ARKADAN İTİŞLİ LAMBO

Şimdiye kadar 4 tekerlekten çekişli olarak yollarda gördüğümüz Lamborghini Huracan Spyder artık RWD takısıyla, arkadan itişli olarak da satışa sunuluyor. 4x4 versiyonda 610 HP güç üreten 5,2 lt'lik atmosferik V10, RWD versiyonunda 580 HP gücünde. Ön ve arka tasarımındaki nüanslarla da 4x4 kardeşinden ayrılan Huracan Spyder RWD, 1509 kg ağırlığında 2,9 kg/HP'lik ağırlık/güç oranına sahip.





OPEL VE GROUPAMA'DAN GÜÇ BİRLİĞİ

Opel, sigorta sektörünün güçlü isimlerinden Groupama Sigorta ile bir iş birliği içerisine girdi. Markalı kasko alanında gerçekleştirdiği bu yeni iş birliği ile Opel, araç sahiplerinin güvencesini arttırmayı planlıyor. Opel ve Chevrolet Müşteri İlişkileri ve Satış sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin konu hakkında şunları söyledi: "Müşterilerimizin memnuniyetini ve güvencesini uzun yıllar korumak ve sorunsuz kilometreler sunmak Opel Satış sonrası ekibi olarak en büyük hedefimiz. Böyle iddialı bir hedefi gerçekleştirmek için pazarın en

güçlü oyuncularından olan Groupama Sigorta'yı da yanımıza almaktan mutluluk duyuyoruz. Opel Kasko ile öncelikli hedefimiz müşterilerin hasar sonrasında, Opel'in güvenlik ve kalite standartlarına uygun olarak onarılmış ve ilk günkü sağlamlığına kavuşturulmuş otomobiller ile seyahat etmelerini sağlamak."Kaporta onarımlarında orijinal parça kullanımının önemini vurgulayan Girgin, orijinal parça kullanımı ve yetkili servis kalitesinin, Opel sahiplerine uzun yıllar süren sorunsuz bir araç deneyimi sunduğunu belirtti.



UZAKLARDAN BİR VW

SUV pazarında Tiguan ve Touareg ile rekabet eden Volkswagen, Amerika'da tanıtılan Atlas modeliyle portföyündeki üçüncü SUV'u da sunuyor. 5037 mm uzunluğundaki model, Touareg'ten yaklaşık 25 cm uzun olmasına rağmen bir alt sınıfta yer alıyor. MQB platformunda üretilen Atlas, güçlü ve düz yüzeylerin ön planda olduğu tasarımıyla dikkat çekerken, üretimi ABD'de gerçekleşecek olan modelin ana pazarları Amerika, Rusya ve Ortaadoğu olarak belirlenmiş.

CX-5'TE İKİNCİ PERDE

Kompakt SUV sınıfının ilgi çekici modelleri arasında yer alan Mazda CX-5, ikinci nesliyle tanıtıldı. Görsel anlamda radikal değişimler yerine evrimsel bir gelişimi tercih eden otomobil Avrupa pazarında selefinden tanıdığımız 2,0 lt'lik benzinli ve 2,2 lt'lik dizel motorlarla satışa sunulacak. MZD Connect multimedya sistemi geliştirilmiş sürümüyle daha etkin bir akıllı telefon senkronizasyonu sunarken, head-up display, sıkışık trafik asistanı özellikli adaptif hız sabitleyicisi, motorun ürettiği gücü direksiyon

açısına göre tekerlekler arasında farklı oranlarda dağıtan G-Vectoring Control sistemi gibi özellikler yeni Mazda CX-5'in kozları arasında yer alıyor.



İKİZLERE CİLA

PSA Grubu'nun ekonomik sedan sınıfında temsil eden Citroen C-Elysee ve Peugeot 301, daha modern bir görünümü beraberinde getiren bir makyaj geçirdi. Her iki model de markalarının güncel tasarım çizgisine göre uyarlanmış yeni yüz hatlarına kavuşurken, otomobillerin iç mekanlarındaki en büyük değişim Android Auto ve Apple CarPlay'i destekleyen yeni multimedya sisteminde görülüyor. Otomobillerdeki benzinli ve dizel motor seçeneklerinde verimlilik anlamında iyileştirmeler yapılırken, grubun EAT6 adlı 6 ileri vitesli otomatik şanzımanı da makyajın bir diğer önemli getirisi.



ELEKTRİKLİ KEDİ

Jaguar ilk SUV modeli F-Pace'ten sonra bu kez SUV-Crossover sınıfında elektrikli bir modelle yoluna devam edecek. 2018'de satışa sunulması planlanan otomobilin ilk ipuçları i-Pace konseptiyle veriliyor. Eğimli A ve C sütunlarının dikkat çektiği konseptte Jaguar'ın güncel ürün gamını yansıtan aydınlatma elemanlarına yer verilirken tasarımın geneline zarif ve sportif bir hava hakim. Akslar

arasına yerleştirilen 90 kWh kapasiteli batarya ön ve arka akslarda yer alan ve toplamda 400 HP güç ve 700 Nm tork üreten elektrikli motorlara enerji sağlıyor. Jaguar i-Pace için NEDC'ye göre 500 km'yi aşan bir sürüş menzili vaat ederken, 0-100 km/s hızlanmasının da 4 saniye dolayında olacağı açıklanıyor.



Audi Teknoloji ile bir adım önde

#Offroad?
#Allroad?
#Untaggable



Yeni Audi Q2

Her şeyi bir kalıba sokmak zorunda mıyız? Bir otomobil hem offroad hem allroad olamaz mı?
Hem güçlü hem konforlu? Hem hızlı hem güvenli? Yeni Audi Q2. Herhangi biri değil. Hepsini.

Hemen benitagle.com'a gelin, Audi Q2 kazanma şansı yakalayın.

Audi Q2'nin ortalama CO₂ emisyonu 109-117 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4,2-5,1 lt/100km değerleri arasındadır.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Audi Info 444 28 34 | audi.com.tr | facebook.com/Auditurkiye

Castrol

Audi'nin tercihi

GÖREV TAMAM!

Alman neslinin en iyisi olan BMW 5 Serisi simülasyonu ile iyilerden en iyisi. Yeni nesilde bu başarıyı aşmak için BMW elindeki bütün kozları kullanmış. Yeni 5 Serisi BMW'nin vitrini oлма özelliğini üstleniyor.



Yeni bir otomobil üreteceksin. Şık ve prestijli görünecek. Direksiyondakine keyif verdiği kadar arka koltuklarda konfor eksikliği yaşatmayacak. Geçtiğin bozuk zeminde sarsılmayacak kadar konforlu, sert virajlarda yatmayacak kadar sıkı olacak. Hızlanırken bir spor otomobil gibi, yakıt tüketiminde şirket otomobili gibi cimri olacak. İstemenler adeta üniversite bitirme tezi gibi. BMW yönetiminin mühendislerinden istediği bu. Her bir yeni nesil 5 Serisi'nde buna yakın hedeflere ulaşma görevindeki mühendisler yedinci nesilde daha iyisine ulaşmak için sınırları zorlamışlar. Henüz yeni 5 Serisi'nin direksiyonuna geçmemişken projenin sorumlusu Dr. Wolfgang Hacker'ın araç başında bize anlattıklarından bu ortaya çıktı.

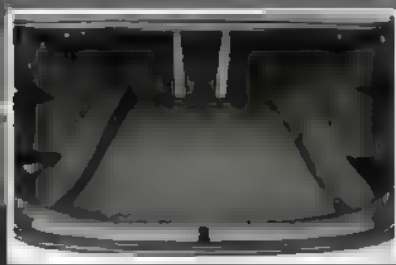
Hedef büyük, iddialar ilgi çekici. 5 Serisi'nde, 7 Serisi'nin teknoloji ve donanımları sunulacağı söylendi. Otomobilin içerisine yerleşmeden önce dışarısında turluyoruz. Profilde 7 Serisi izleri var. Ön çamurluklarda ki krom yatay kaplama bir hava çıkışını gizli-

yor. Tıpkı 7 Serisi'nde olduğu gibi. Bu kaplama 5 Serisi'nin donanımına göre parlak siyah renkli de olabiliyor. Buradan ön tampon köşelerinden yönlendirilen hava akımı tekerlekler üstünden ilerleyip çıkış yapıyor. Sürtünme katsayısı 0,22 Cd olarak açıklandı. Selefinde





7 Serisi'nde olduğu gibi 5 Serisi'nde de el hareketlerini algılayan multifimedye sistemli kullanılıyor.



Bagaj 10 litre arttı ve 530 litreye çıktı. İçeride nesildeki gibi aynı hareketlerle açılma özelliği korunmuş.



Arka koltuklarda da kafa dinletici, malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede.

bu değer 0,25 Cd olarak belirtiliyordu. Daha sessiz ve ekonomik bir otomobil üretmek için tüm detaylara önem verilmiş. Yeni karoser ile selefinden 100 kg daha hafif bir 5 Serisi üretilmiş. Karoserin birçok noktasında alüminyum ve magnezyum gibi hafif metallerle yer verilmiş.

Selefine göre 36 mm daha uzun. Bunu göz ile tespit etmek zor. Otomobilin genişliği 6 mm, yüksekliği ise 2 mm arttırılmış. Dingil mesafesindeki fark ise 7 mm. Ön iz açıklığı 5 mm, arka ise 3 mm arttırılmış. Boyutlardaki dokunuşlar çok küçük. Bagaj hacmi 10 litre arttırılıp 530 litreye çıkartılmış.

Önden bakıldığında yeni tampon ve daha büyük hava girişlerine sahip olan BMW böbreklerinin otomobili ırı hissettirmesi görevini başarıyla yerine getirdiğini fark ediyoruz.

Ön ızgaralar 7 Serisi'nde olduğu gibi daha iyi bir aerodinami için aktif çalışıyor. Hava girişi otomatik olarak ızgaraların kapanıp açılmasıyla ayarlanıyor.

Farlardaki değişiklik çok küçük dokunuşlarla gerçekleşmiş. Adaptif LED farların daha iyi aydınlatma sunacağı söylendi. Ancak suru şümüz aydınlık bir havada gerçekleştiği için için bu sefer farları deneyimleyemedik. Far ve ön panjur birbirine dokunuyor artık. Motor kaputu da ön panjura kadar uzanıyor.

Stoplardaki L formu korunsa da artık daha yumuşak çizgilere sahip. Stoplar plaka boşluğuna kadar uzanıyor.

Otomobilin içerisine yerleşiyoruz. Ön koltuklar çok rahat. Havalımanından araçları teslim alacağımız noktaya kadar yeni 7 Serisi ile gelmiştik. Ön koltuklarda, 7 Serisi'nin arka

koltuğu konforuna yakın bir his yaşıyor. Yumuşak ve rahat.

Yeni 10,25 inçlik renkli ekran vites konsolundaki dairesel kumandayla ya da dokunmatik olarak ekran üstünden kontrol edilebiliyor. Kabin içerisinde genel olarak çok daha kaliteli malzemelere yer verilmiş. İşçilik kusuru bulmak çok zor. Hizalamalar ve son rütuşlar çok iyi yapılmış.

Ön konsolun yeni eğimli tasarımı daha ferah bir kokpit sağlıyor. Kalın direksiyon simidi ardından ön cama yansıtılan renkli head up display sistemi artık yüzde 70 daha büyük. 7 Serisi'nde olduğu gibi akıllı anahtara kavuşan 5 Serisi'nin araç bilgileri anahtar üstünden izlenebiliyor, 7 Serisi'nde olduğu gibi anahtar üstünden kontrol edilip park bile edilebiliyor.



Birinci nesilden itibaren bütün 5 Serisi modellerini kullanabilir. Elde ettiğimiz tecrübe benzersizdir.

Yola çıktığımızda, 530d içerisinde bir dizel motorlu araçtan çok turbo benzinli motoru tecrübe ediyor gibi sessizlik dikkatimizi çekti. Motor bölümündeki yalıtım da artırılmış. Hızlanma isteklerinde 6 silindirli motordan sportif tınılar yükseliyordu. 250 km/s'de limitlenen maksimum hıza ulaşmada zorlanmıyor. İlk kalkış anında başlayan canlılık ara hızlanmalarda da sürüyor. Akıcı şekilde hızlanan 530d xDrive adeta hedefine ulaşmaya çalışan ok gibi atılıyor. Düz bir çizgide ilerleme konusundaki başarısı virajlardaki yol tutuş ile zirveye taşınmış.

Selefinden daha donanımlı, daha hafif, daha ekonomik, daha hızlı, daha fazla konfor ve dinamizm sunuyor. Eğer uzun süre sorunsuzluk da sağlayabilirse görev başarıyla tamamlanmış gibi görünüyor.



1972 yılında üretilen E12 ile 5 Serisi'nin kullanımına başlandı ve bugün yedinci nesle kadar ulaştı.

Direksiyon sisteminin sürücüyle olan iletişimi çok iyi. Sert olan direksiyon, konfordan ziyade sportiflik ve güven hisleri sunuyor. Süspansiyon sisteminin ayarları ise daha homojen. Sportifliği elden bırakmadan konfor sağlıyor. Bozuk zeminlerde bile kabin içerisinde konfor hissi azalmıyor. Anlaşılan hedeflere ulaşılmış.

Biraz da teknolojinin nimetlerini keşfedelim diye artık daha sakin bir sürüşe, yarı otonom özellikleri kullanmaya geçtik. 5 Serisi önde araç ile olan mesafesini koruyor. Siz isteyince gaz ve freni devralabiliyor. Direksiyon tutmayıp şeritler arasında kalmasını sağlayabiliyorsunuz. Hatta sinyal koluna biraz fazla bastırdığınızda o yöne doğru uygun anda şerit değiştiriyor.

G30 karoser kodlu yedinci nesil 5 Serisi sürüşümüz bittiğinde bizleri birinci nesilden itibaren üretilen 5 serileri bekliyordu. E12'den itibaren kullanmaya başladık. Her bir nesli gende bıraktıkça BMW'nin kendini ne kadar geliştirdiğinden çok, her bir nesilde ne kadar iyi otomobiller üretmeye uğraştığını bir kez daha keşfetmiş olduk. Her bir nesilde sürüş özelliklerinin keyifli olmasına çok önem verilmiş. Sportiflik genlerden geliyor. Kalite algısının yüksek olması için birinci nesilden itibaren çok uğraşmış. Güvenlik ve konfor donanımlarına hep önem verilmiş. Ancak şunu da fark ettik. E12 ve E28 arasında, tasarım anlamındaki küçük fark diğer nesiller arasında uçuruma dönüşmüş. Şimdi ise altıncı nesil F10 ile yedinci nesil G30 arasında da karoserin dışındaki fark, bize ilk iki nesli hatırlatıyor. Ama sürüş hissi konusundaki fark her nesilde olduğu gibi daha yukarı çekilmiş.

Vaz: Koray Kodal Lizbon, Portekiz

TEKNİK VERİLER BMW 530d xDrive

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo önde uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2993 cc
Maksimum güç	195 kW/265 HP 4000 d/d
Maksimum tork	620 Nm 2000-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,4 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,0 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	132 g/km
Ağırlık	1770 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4936 mm/1868 mm /1479 mm
Dinçli mesafesi	2975 mm
Yakıt deposu	86 lt
Bagaj hacmi	530 lt

SONUÇ

Sürüş özellikleri ve donanımıyla başarı bir otomobil haline geçen 5 Serisi Mart ayından itibaren Türkiye'de alına bilecek 1.6 litrelik motor da seçenekler arasında yer alacak Direksiyonuna geçtiğimiz 530d ve yeni 540i heyecan uyandıran motor seçeneklerinden sadece ikisi. Aile hıbritle dizel ve benzinli motor çeşitliliğiyle herkesin isteklerine yanıt verecek zenginlikte

★★★★☆

BMW

www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure

GELECEK PEŞİMİZDEN GELECEK.

BMW 100. YAŞINDA GELECEĞİ TASARLIYOR.

100 yıldır geleceği tasarlayan BMW, sürüş keyfini zamanın ötesine taşımaya devam ediyor. Önümüzdeki 100 yılda da gelecek yine BMW'nin peşinden gelecek.



Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

CESUR VE EĞLENCELİ

Şehirde otomobille hareket etme özgürlüğü daraldıkça, Citroen gibi yenilikçi markaların bu yolculukları daha eğlenceli bir hale getirmek için sundukları çözümler de heyecan uyandırıyor. Yeni C3 de birçok şaşırtıcı yenilikle karşımıza çıktı.



Citroen C3 sadece küçük sınıfta yenilenen bir model değil, sınıfına yenilik kazandıran bir otomobil olarak karşımıza çıktı. Karoseri üzerindeki plastik kaplama ve küçük havayastıklarıyla ilginç bir görünüme sunan otomobil, dahili kamera sistemiyle kendi kayıtlarınızı yapmanıza izin veriyor.

Fransız markanın küçük sınıf hatchback temsilcisi C3, yeni nesliyle Türkiye'ye adımını attı. Rakiplerine göre farklı tasarımını, ilk kez C4 Cactus modelinde gördüğümüz yeni marka yüzüyle sağlıyor.

Markanın yeni panjuru, ince yapılı LED farlarla birleşirken, hemen altında farlar ve onun altında konumlandırılan sis lambaları otomobilin olduğundan daha büyük gözükmesini sağlıyor. Profilden bakıldığında ise karoserideki plastik kaplamalar otomobilde crossover hissi uyandırıyor. Yan tarafta ilk kez C4 Cactus'te gördüğümüz Airbump adı verilen yumuşak plastik gövde parçası da kullanı-

lıyor. Bu teknoloji otomobilin boyasının zarar görmesini önlemeye yarıyor.

İkinci donanım seviyesi olan Feel'da opsiyon olarak sunulan, Shine donanımında ise standart olan Airbump, sınıfı için oldukça yenilikçi bir teknoloji. Arka tarafta ise 3D efekti verilmiş stop lambaları dikkat çekerken, genel tasarım bir dönem modelin performanslı versiyonu olarak satılan DS3'ü anımsatıyor.

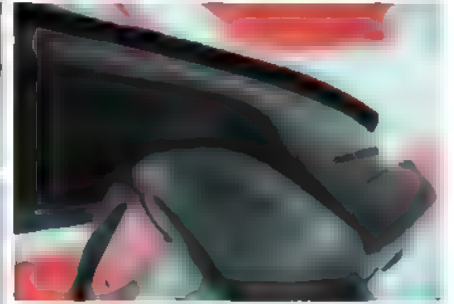
Otomobilin iç mekanına geçtiğimizde de dışarıdaki renkli ve eğlenceli tasarımın devam ettiğini görüyoruz. Neredeyse her bölgede kullanılan sert plastik malzemeler kalite algısını düşürse de tasarım olarak şık hissettiriyor. Feel donanımıyla gelen 7 inçlik dokunmatik multimedya sisteminin arka yüzüne alışmak kolay. Bir diğer yenilik de otomobilin içerisinde sabit bir kamera sunuluyor olması. Bu kamera dikiz aynasının önünde bulunuyor. Yola doğru bakan kamera ile kaza durumlarında delil niteliğinde görüntü kaydı elde edilebilirken, işin eğlenceli kısmını da yaratmak size kalmış. Biz

Sinop-Samsun arasındaki yolculuğumuzda bu kamerayı kullanıp güzel gezi görüntüleri kaydettik. ConnectedCam isimli kamera sistemi, yaptığınız yolculuklarda fotoğraf ve video kaydı yapmanıza izin veriyor. Bu donanımı alabilmek için Shine donanım paketini seçmeniz gerekiyor.





İç mekan da tıpkı dışarıda olduğu gibi renkli bir tasarıma sahip.



16 GB'lık hafızası ile ConnectedCam, yoldaki her anı kaydedimeli çalışıyor.

TEKNİK VERİLER

Citroën C3 1.6 BlueHDi

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo önde enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1660 cc
Maksimum güç	73.5 kW/100 HP 3750 d/d
Maksimum tork	254 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,9 sn
Maksimum hız	185 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel
Aktarıma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	3,7 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	95 g/km
Ağırlık	1276 kg

Boyutlar, kapasiteler

Uzunluk/genişlik/yükseklik	3996 mm/2009 mm / 1474 mm
Dingil mesafesi	2450 mm
Yakıt deposu	42 lt
Bagaj hacmi	300 lt

SONUÇ

Renkli tasarımı ve ConnectedCam kamera sistemiyle özellikle gençlerin dikkatini kısa sürede çekecek C3 sınıf beklentilerini de her alanda karşılamayı başarıyor. 1.6 lt'lık dizel motoru ekonomi konusunda sınıfının en iyilerinden biri. 36 renk kombinasyonu da bu araçta kişiselleştirme sunan C3'ün caddeyi renklendireceği ortada.

★★★★☆

Otomobilin gösterge ekranı da iyi okunabiliyor. Direksiyon simidi ele iyi oturuyor ve yönlendirmelere yeterli seviyede cevap veriyor.

Citroën C3, şu an için bir benzinli, iki dizel motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. 1.2 litrelik PureTech 3 silindirlı motor 82 HP'lık güce sahipken 1.6 litrelik dizel BlueHDi motor 75 HP ve 100 HP'lık iki versiyona sahip. Tüm motor

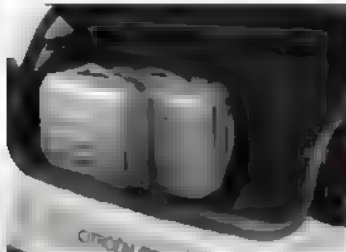
seçenekleri 5 ileri vitesli manuel şanzımanla alınabiliyor. Tam otomatik EAT6 şanzıman seçeneği için ise 2017'nin ilk çeyreğini beklemek gerekecek. Sürüş organizasyonunda 1.6 BlueHDi'nin direksiyonuna geçtik.

1.6 lt 100 HP'lık BlueHDi dizel motor, performanstan çok yakıt ekonomisini gözetiyor. Yine de bu motorun C3'ün hafif gövdesiyle kolayca baş edebildiğini söyleyebiliriz. Kullandığımız araçta bulunan 5 ileri manuel şanzımanın vites yolları biraz uzun olsa da alışmak zaman almıyor. 5 ileri vitesli bu şanzımanda yüksek hızlarda daha düşük devire ulaşmak adına 6'ncı oranın eksikliğini hissediyorsunuz.

Süspansiyon konforu pürüzsüz asfaltta sorun yaşatmıyor. Zemin bozulduğunda ise özellikle arkadan sert darbeler kabin içersine yansıyor.

Sonuç olarak sınıfına yenilikler kazandıran C3'ün iyi bir şehir otomobili olma yolunda ilerlediğini söyleyebiliriz.

Yazı Burak Kaya - Sncp



C3'ün 300 lt'lık bagajı motorun en iyileri arasında.



MODERNLİK ADIMI

Makyajla birlikte küçük ayarlamalar yapılan Leon'da Ateca etkisi yansıtılmış. Modernleştirilen otomobilin detaylarını öğrenmek için Barcelona'daydık.



İç mekandaki kapsamlı multimedya sistemi Seat'ın ilk SUV modeli Ateca'dan geliyor.



Leon ismi adeta başlı başına bir marka. Seat'ın en çekici modeli Leon'un üçüncü nesli 2012 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. Artık tazelenme ve güncel donanımlara kavuşmaya ihtiyacı vardı. 2017 yılı için yenilenen Leon ile tanışmak üzere Barcelona'ya gittik.

Otomobilin tasarımından memnun olan yetkililer farların içerisini güncelleyip, yeni tamponlar ve daha geniş bir ön panjurla Leon'un yoluna devam etmesine karar vermiş. Yeni bir donanım seviyesi olan Xcellence ile krom cam çerçeveleri kazanılırken, krom ön panjur, yeni 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar, tam LED farlar, anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, geri görüş kamerası ve 8 inçlik multimedya ekranı da geliyor. Makyajla birlikte yeni renk seçenekleri de eklenen otomobilde yeni bir kırmızı, mor ve mavi renkler de sunulmaya başlandı.

Ateca ile Seat'a eklenen donanımlar Leon'da da kullanılıyor, trafik sürüş asistanı, 60 km/s hıza kadar şeritte tutma fonksiyonu

gibi. Hızlanma ve fren kontrolünü de devralabilen sistem güvenli ve konforlu sürüş için çalışıyor. Barcelona'nın trafiğinde kullandığımız sistemin başarılı çalıştığını söyleyebiliriz. Bir diğer yardımcı sistem adaptif hız sabitleme. Öndeki araca göre aracın hızını ayarlayan sistem çarpışma ihtimalinde sürücüyü sesli uyarıp, müdahale etmediğinde otomatik olarak fren yapılmasını sağlıyor.

Yeni multimedya sistemi de Leon'un rekabet yeteneğini artıracak bir donanım. 8 inçlik renkli ekranın okunabilirliği çok başarılı. Dokunmatik hassasiyeti iyi olan sistemin menüsü de kolay kontrol edilebiliyor. Android ve iOS ile uyumlu olan sistem mobil cihazlarla hemen adapte edilebiliyor. İçerideki bir değişiklik de vites konsolunda artık elektronik park freni sunulması. Kabin içerisinde LED ambiyans aydınlatmalarına da yer verilmiş.

Direksiyonu başına geçtiğimiz 1,0 litrelik turbo benzinli motor Leon'da ilk kez kullanılıyor. 115 HP'lik motor Leon'u hızlandırmakta zorlanmıyor. Üç silindirlili turbo benzinli motorun sesi de sportif tınılar içeriyor. Bu motorun Leon'a yakıştığını söyleyebiliriz. Test aracımızda 6 ileri manuel şanzımanla bulunan 1.0 TSI'nin DSG seçeneği de var. 1.2 TSI ve 1.4 TSI motor seçenekleri de korunurken, 110 HP'den 115 HP'ye gücü artırılan 1.6 TDI da satılmaya devam edecek.

Makyajlı Leon'un Türkiye yollarına çıkması 2017'nin ilk çeyreğini bulacak. Ancak bu süreyi beklemeye değer. Tasarımdaki küçük farklar için olmasa da yeni multimedya sistemi otomobilin albenisini artırıyor

Yazı Keray Kodak, Barcelona İspanya

TEKNİK VERİLER

Seat Leon 1.0 TSI Ecomotive

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	85 kW/115 HP 5000 d/d
Maksimum tork	200 Nm 2000-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,8 sn
Maksimum hız	188 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,4 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	102 g/km
Ağırlık	1202 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4282mm/1816mm/1459mm
Dinamik mesafesi	2836 mm
Yakıt deposu	50 lt
Bagaj hacmi	380 lt

SONUÇ

Genel olarak başarılı bir model olan Leon güncellenip daha çekici bir hale geçti. Yeni donanım ve renk seçenekleri çeşitlik sunuyor. Seat Leon'un küçük tasarım yeniliklerini fark etmek kolay olmayacak ama aracın içerisine geçip yeni multimedya sistemini gördüğünüzde makyajın getirdiği avantajla tanışmış olacaksınız.

★★★★★



Makyaj sonrasında stopların içineki aydınlatma Ateca ile benzer çizgilere sahiptir.



LÜKS, STANDART.

Rafine ve zarif duruşuyla Yeni Volvo S90, lüks algınızı değiştirmek için tasarlandı.

YENİ VOLVO **S90**



Castrol
VOLVO
S90



Volvo
Servis 24

Volvo
OtoGaranti

Volvo
Car Finance

VOLVO BENİMLE

volvocars.com.tr | facebook.com/VolvoCarTurkey | twitter.com/VolvoCarTurkey | Volvo OtoLine 444 48 58

ASLAN'NIN YENİ MACERASI

Toskana'da yeni 3008

Peugeot 3008, 2017'nin en iyi SUV'si olarak seçildi.

Peugeot 3008, 2017'nin en iyi SUV'si olarak seçildi.



Paris Otomobil Fuarı'nda, Peugeot CEO'su Jean Philippe Imparato, kompakt sınıf SUV pazarının son beş yılda yaklaşık üç kat büyüdüğünü belirterek 2017'nin Peugeot için SUV yılı olduğunu belirtmişti.

Paris'te tanıtılan Peugeot'nun yeni ve en iddialı SUV'larından biri olan 3008, öncü suyle kıyaslanamayacak düzeyde özelliklere sahip bir model. İtalya'nın Toskana bölgesinde incelediğimiz yeni 3008'in dingil mesafesi önceki nesline göre 62 mm artırıldı. 82 mm

daha uzun olan aracın zemin yüksekliği de eskisine göre 22 mm artırılmış. 3008'in 219 mm'lik zemin yüksekliği, en yakın rakip olarak gördüğü VW Tiguan'dan 30 mm fazla.

Peugeot'nun yeni nesil tasarım felsefesine göre şekillenen 3008'in ızgarası, LED'li farları, ve aslan pençesi şeklindeki LED'li stoplarıyla daha dinamik bir görünüm sunarken parlak siyah tavanı ise araçtaki premium algısını güçlendiriyor.

Euro NCAP'te 5 yıldız alan, yani güvenlikten de taviz vermeyen bu araçta aktif



Euro NCAP testinden de 5 yıldız elde etti.



3008'de kullanılan yüksek dayanıklı çelik, ultra yüksek dayanıklı çelik, termoplastik (kapaj) kapak ve kapaj zemin sayesinde öncelikle metal gövde yaklaşık 100 kg hafifledi.



Peugeot'un EMP2 platformuna sahip olan 3008'in bir çok taşıyıcı ve süspansiyon parçası alüminyumdan üretilmiş.

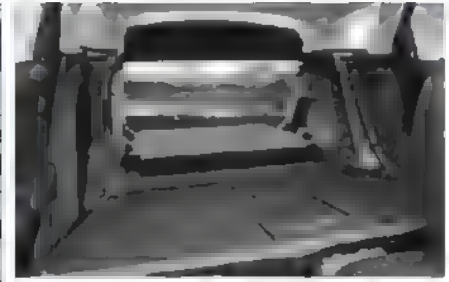
şerit takibi, aktif kör nokta uyarısı ve adaptif hız sabitleme gibi özellikler yer alıyor. Ayrıca aracı tamamen durdurabilen aktif güvenlik frenleme sistemi, yorgunluk algılama sistemi, aktif trafik işareti tanıma sistemi, güvenli takip mesafe uyarı sistemi, akıllı far sistemi gibi ileri sürüş destek sistemleri de var. Peugeot'nun i-Cockpit ismini verdiği kokpit tasarımı daha gelişmiş haliyle 3008'de yer alıyor. Sürücü odaklı geliştirilen i-Cockpit, küçük çaplı ele iyi oturan direksiyonu, multimedya özellikleri ve ergonomisiyle iddialı.

3008, iç mekanında işçilik ve malzeme kalitesi konusunda da oldukça başarılı bir model. Peugeot 3008'in iç mekanında bulunan 13 farklı eşya gözü, toplamda 32,46 litre hacim sunuyor.

Yeni 3008'in giriş modelinde 6 ileri vitesli manuel ve otomatik şanzıman seçeneği bulunan 130 HP gücünde 1.2 lt'lik benzinli motor görev yapıyor. 3008'in diğer benzinli motor seçeneği ise turbo beslemeli, 1,6 lt silindir hacmine sahip, 165 HP gücünde ve 6 ileri otomatik şanzımanla birlikte sunuluyor. Dizel



Peugeot 3008'in i-Cockpit tasarımı, sürücüyü yermekten içcilik ve motora kalitesi çok ideal.



3008'in bagajı, kardanlık kutulardan sayısında 1402 litreyle varan büyük bir hacim sunuyor.



3008'in dijital gösterge paneli, pratik ve sık bir görülen sunuyor.



Ölçülerden desteklenen sürüş teknolojileri için kaliteli bir araçta bulunması bekleniyor.

motorlu 3008'de görev yapan 1,6 lt hacmindeki ünite 120 HP üretiyor ve 6 ileri manuele alternatif olarak 6 ileri otomatik şanzıman seçeneği de var. 3008'in motor seçeneklerinde start/stop sistemi standart olarak yer alıyor. 3008, 4x2 yanı sıra önden çekişli aktarmaya sahip. 3008'de 4x4 aktarmanın, plug-in yanı sıra şarj edilebilir hibrit olarak 2017'nin sonlarına doğru Avrupa'da yollara çıkması planlanıyor. Peugeot yetkilileri, kompakt sınıf SUV pazarındaki araçların yüzde 80'inin 4x2 olduğunu söylüyor. Yani Peugeot'nun 4x4 aktarmayla ilgili pazar payı endişesi olmadığı gibi hibrit versiyonla birlikte daha önce pay almadığı bir pazara da girmiş olacak.

Sonuçta 3008, yerden yüksek yapıyla toprak yollarda da sorunsuzca yola devam ediyor. Direksiyonuna geçtiğimiz 1,6 lt'lik dizel otomatik 3008'i ilk olarak otoyolda denedik. 120 HP'lik motor, kalkışta, hızlanmalarda ve seyir halindeyken oldukça başarılı performans sunuyor. Peugeot'nun kendini kanıtlayan HDi motoru 6 ileri vitesli otomatik şanzımanla oldukça uyumlu çalışıyor. Hızlanmalarda vites geçişi durkasaması hissedilmiyor. Aracın vitesi kolu tasarımı geleneksel tasarımlardan farklı. Bu açıdan BMW etkisi hissediliyor.

Özellikle dar köy yollarındaki tırmanışlarda motorun yüksek torku kendisini hissettiriyor. Zaten 4 silindirlili dizel motor 1750 d/d'den itibaren 300 Nm tork üretmeye başlıyor. Bu sayede gaz tepkileri oldukça başarılı olan aracın direksiyon özellikleri de tam puanı hak ediyor. Bu araçla test için hazırlanan parkura girdiğimizde çok sayıda çukurla karşılaştık. Bu çukurların bazıları oldukça derin ve genişti. Aracımız bu çukurlardan geçerken ilk başta biraz tedirgin olduk ama başarılı süspansiyonları ve yerden yüksek gövdesi sayesinde hem ben, hem de 3008, bu sınava başarıyla geçtik.

Arazi testinin en zor bölümünde ise yaklaşık 35 derece eğimli olan toprak bir parkur vardı. 3008'de görev yapan eğim iniş sistemiyle bu dik yokuşta güvenli olarak inerek arazi parkurunu tamamladık. Grip Control sistemi 2017 yılında itibaren 3008'lerde sunulacak. Asfaltta da 3008, yol tutuş konusunda da başarılı. Süspansiyon işini çok iyi yapıyor.

Geri görüş alanı ise birçok SUV ya da hatchback modele göre oldukça iyi. Geri görüş kamerası da manevralarda çok işe yarıyor.

3008, sınıfının en iddialı modellerinden biri olarak zor ve kalabalık bir pazara girdi.

Yazı: Batuhan Boyacılar Bülgece İta ve



Eğim iniş destek sistemi, dik yokuşlardan inişlerde güvenlitten hızı 3 km/s'ye kadar düşürüyor.

TEKNİK VERİLER

Peugeot 3008 1.6 BlueHDi

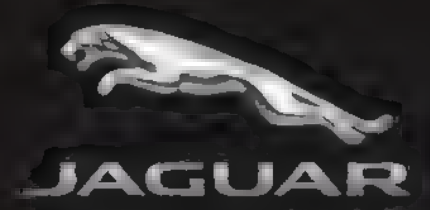
Motor tipi ve konumu	Sıra, turbo, önde, enlemesine
Yalıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1560 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3500 d/d
Maksimum tork	300 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	185 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,2 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	108 g/km
Ağırlık	1315 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4447 mm/ 1841 mm/ 1620 mm
Dinamik mesafesi	2675 mm
Yakıt deposu	53 lt
Bagaj hacmi	520/1482 lt

SONUÇ

Tasarım, boyutları, şanzımanı ve iç mekanıyla yeni Peugeot 3008 önceki nesline göre oldukça başarılı bir model. Gün geçtikçe kırsal kompakt SUV pazarının en iddialı modellerinden biri olduğu mahakkak. Peugeot 3008'in başlangıç fiyatı 90 910 TL. Dizel motorlu ve otomatik şanzımanlı versiyonun fiyatı ise 113 670 TL'den başlıyor.

★★★★☆

ALÜMİNYUMUN YENİ SİMGESİ: XE



Dünya bize alüminyumu sundu, biz de size iskeletinin %75'i alüminyum olan Jaguar XE'yi. Hafif, performansı yüksek, yakıt tüketimi düşük Jaguar XE, bundan sonraki hayatınızın yeni simgesi.

JAGUAR-TURKIYE.COM
0850 252 80 80

THE ART OF PERFORMANCE

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar





BİZ BÜYÜK



Türkiye'de otomobil dergiciliğinin öncü markası otohaber, bu ay 25'inci yaşını kutluyor. Çeyrek asırdır otomobil dünyasının nabzını tutmaya çalışıyoruz. Acısıyla tatlısıyla geçirdiğimiz 25

yıllık bu süreçte bizimle birlikte olduğunuz için siz değerli okurlarımıza sonsuz teşekkürü borç biliyoruz. Elbette otomotiv sektörüne de otohaber'e verdiği destekten ötürü teşekkür borcumuz var Türkiye'de 25 yıl boyunca lider dergi olmamızı sağlayan herkese teşekkürler. .

Kasım ayında 25'inci yıl özel etkinliği mız için dergimizdeki ve sosyal medyadaki hesaplarımızdan duyuruyla bilgilerinizi istemiştik. Bilgilerinizi bize gönderen, gönderemeyen herkese çok teşekkürler. Bu bilgiler arasından seçtiğimiz okurlarımızı izmit

BİR AİLEYİZ

Otomotiv dünyasında birçok ilk var. İlk otomobil, ilk ABS, ilk klima, ilk emniyet kemeri gibi. İlk olmak öncü olmak demektir. Biz de Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi olarak çıktığımız ve öncü olduğumuz bu yolda, 25 yılı geride bıraktık.



Körfez Pisti'ne, bizimle beraber bir gün geçirmeleri için davet ettik. Ülkemizin birçok farklı şehrinde okuyucularımız, davetimize aileleriyle birlikte katıldı.

Hedefimiz otohaber tutkunu okurlarıyla yüz yüze gelmek, onların beklenti

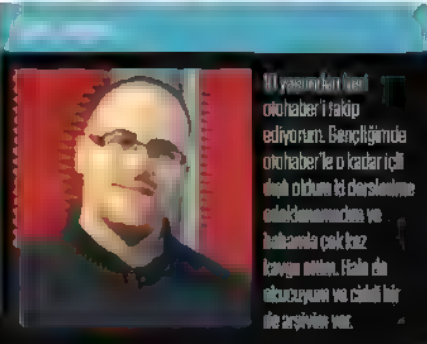
lerini ve eleştirilerini dinlemek, sorularını yanıtlamaya çalışmak ve elbette keyifli vakit geçirmektir. Otomobil tutkunları için en büyük keyif ne olabilir? Tabii ki yarış pistinde birbirinden ilginç otomobilleri kullanmak! Biz de son dönemin dikkat çeken, merak

edilen 14 otomobilini İzmit Körfez Pisti'ne getirdik: Ford Mustang, Mercedes-Benz SLC 300, Mazda MX 5, Volvo XC 90, Toyota C-HR, Honda Civic Type R, Honda Civic Sedan, VW Tiguan, Skoda Superb, Fiat Egea HB, Jaguar F-Pace, Alfa Romeo Giulietta,

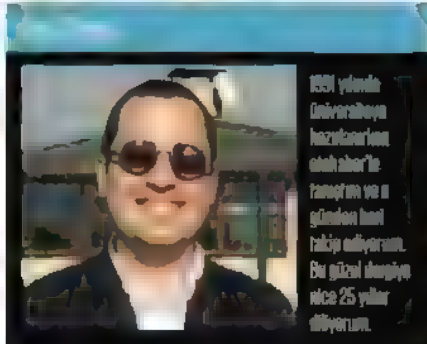


Fotoğraf çekimi için otomobilleri
hazırlıyoruz. Kimi otomobilin kaputu,
kimisi poz vereceği yeri anıyor.

25'inci yılını kutlayan otohaber, okurlarıyla buluştu.
Belca otomobil konuştuk. Çokça eğlendik.



11 yaşından beri
otohaber'i takip
ediyorum. Gençliğimde
otohaber'le o kadar içli
dışlı oldum ki derslerime
odaklanamıyordum ve
halkamla çok fazla
konuşuyordum. Hala da
okuyorum ve ciddi bir
de arşivim var.



1991 yılında
Üniversitemize
hazırlanırken
otohaber'le
tanıştım ve o
günden beri
takip ediyorum.
Bu güzel deneyim
nice 25 yıllar
diliyorum.



JEEP RENEGADE

SINIR TANIMA



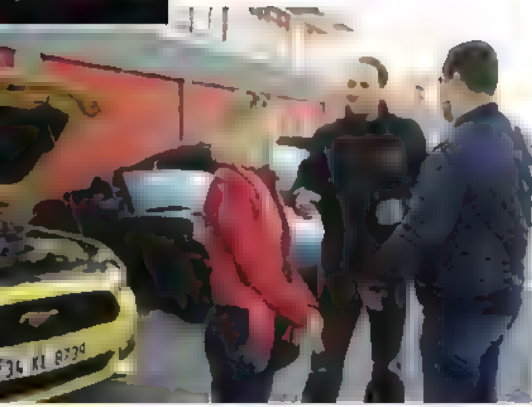
Jeep



JEEP• RENEGADE. Otomatik vites seçeneği ve U-Connect 5" dokunmatik ekran, Bi-xenon farlar, 7" TFT teknolojili gösterge paneli, hız limiti ayarlayıcısı, şerit ihlal uyarı sistemi, gelişmiş kaza tepki sistemi ve arka park sensörü özellikleriyle Jeep• showroom'larında.

Jeep Renegade 1.6 Multijet dizel için ortalama yakıt tüketimi 4.6 lt/100 km, CO2 emisyon değeri ise 120 g/km'dir.
*Yukarıda belirtilen özellikler versiyonlara göre farklılık gösterebilir.

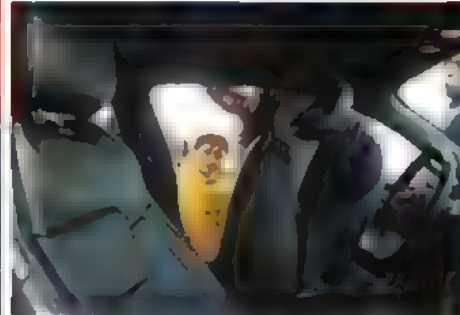
Jeep, FCA US LLC'nin tescilli markasıdır.



Okurlarımızla otomobiller ve sektör üzerine uzun uzun konuştuk.



Türkiye'nin En İyi Otomobil Yazarı Nilsun Vardar
Sorum ve diğer okurları ile birlikte geldi.



Okurlarımız kadar çocukları da otomobillere meraklıydı.



Keyifli bir günün hatıraları bir kez daha kontrol ediliyor.

BMW 730Li ve BMW X1. Yani farklı sınıflardan farklı bütçelere uygun iddialı otomobilleri bir araya getirdik.

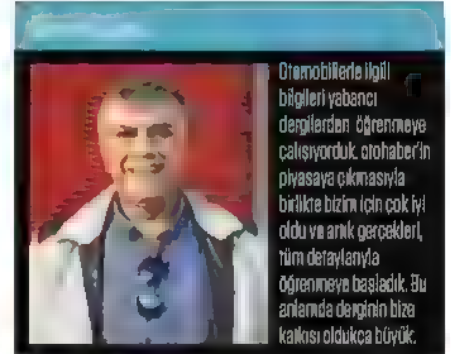
Güne bol bol otomobil konuşarak başladık. otohaber hakkında sohbetler ettik. Güneşli hava etkisini iyice hissettirdiğinde biraz da icraat deyip, atladık otomobillerin koltuklarına. Okurlarımız merak ettikleri otomobillerle öncü araçların arkasında turlarını attı. Test otomobilleri deneyimlendikten sonra sıra geldi Genel Yayın Yönetmenimiz Halit Bolkan'ın pilotajında Mazda MX-5 ile pist tur-

ları atmaya. Birçoğumuz için eğlence burada başladı. Birbiri ardına geçen virajlarda heyecan ve adrenalin de üst seviyelere ulaştı.

Bu eğlenceli sürüşten sonra Test Editörümüz Koray Kodal'ın kullandığı, 310 HP'lık, Nürburgring rekortmeni Civic Type R'in sağ koltuğuna geçtik. Bu ateşli otomobille de pist turu atmak oldukça keyifli ve eğlenceliydi.

Günün sonunda ise 25'nci yıl pastamızı okurlarımızla birlikte kestik ve keyifli bir gün sona erdi Nice 25 yıllara...

www.otohaber.com.tr



Otomobillerle ilgili bilgileri yabancı dergilerden öğrenmeye çalışıyorduk. otohaber'in piyasaya çıkmasıyla birlikte bizim için çok iyi oldu ve artık gerçekleri, tüm detaylarıyla öğrenmeye başladık. Bu anlamda derginin bize katkısı oldukça büyük.



otohaber dergisinin 25'inci yılı için kısa röportajlarımız oldu. Bu röportajların tamamını www.otohaber.com.tr adresli internet sayfamızdan izleyebilirsiniz.



DİZELLE ÇALIŞIR. AŞKLA ÇALIŞTIRIR.

Kurumsal hayatın vazgeçilmezlerinden
dizel motor ve standart otomatik şanzıman MINI'de.

www.mini.com.tr/kurumsal



Dizel motor seçeneği MINI Cooper 5 Kapı ve MINI Cooper 3 Kapı modelleri için geçerlidir. Görseldeki otomobil opsiyonel donanım içermektedir



25 yıldır otobahar dergisini okuyorum. otobahar dergisi sayesinde otomobiller hakkında gerçekten çok şey öğrendim. Nice 25 yıllar dliyorum.



Yurt dışından dergi alıp okumak zorunda kalıyorduk. Bir otomobili sever olarak, sizinle erken saatte buraya gelip, birlikte olmak çok güzeldi. Tesekkürler.

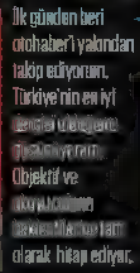


Bu dergi sayıdan beri takip ediyorum. Türkiye'de bir lık gerçekleştirilen bu dergiyi, oldukça beğenili buluyorum ve nice yıllar dliyorum.

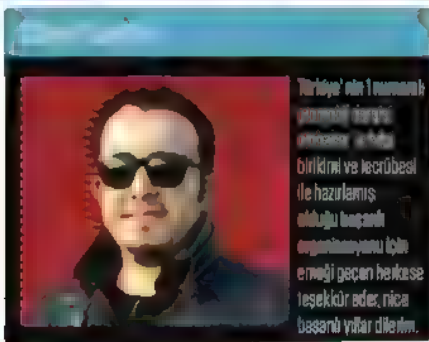
Değerli konuklarımızın haber ve köşe yorumlarıyla lider olan otobahar, aylık periyoda geçtiğinde de Türkiye'nin en çok okunan otomobili dergisi olmaya devam ediyor.



Bu dergiyi takip etmekten ve okumaktan büyük keyif alıyorum. Makine mühendisiyim ama otobahar sayesinde otomobilleri mühendisi olarak diyebilirim.

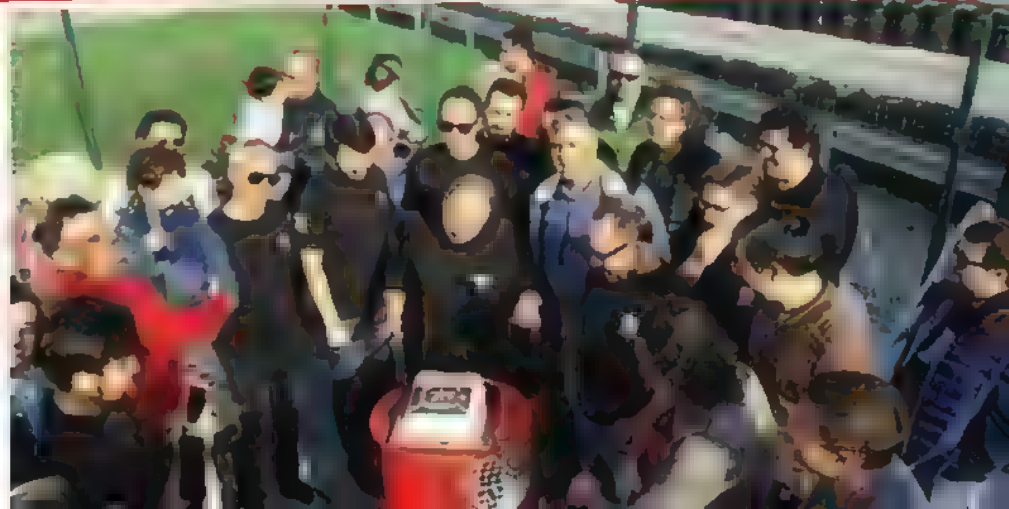


DünyaGençlik,
milyonlarca ilim insanı
tarafından her yıl
norduk. Ailelerimiz
cevapları bir hayli
faydalı.



Türkiye'nin 1 numaralı
gıda markası olarak
dünyanın en büyük
birlikleri ve tecrübeleri
ile hazırlanmış
akademi başarıları
organizasyonları için
erdiği geçen herkeşe
teşekkür eder, nice
başarılar dilerim.

maximaler Mode, wenn man ihn genügend weit von der Wand entfernt aufstellt.



SEKTÖRDEN GELEN MESAJLAR



Dr. Hayri Erce
ODD-Otomotiv
Distribütörleri Derneği
Genel Koordinatörü

Otomotiv sektörüne paralel olarak medyada da geçtiğimiz 25 yılda çok önemli değişimler, dönüşümler gerçekleşti. Otohaber saygın bir kaynak olarak başladığı yayın yolculuğuna kendini sürekli daha iyiye doğru geliştirerek başarılı bir şekilde devam etti. 25 yıldır sektörümüzle ilgili gelişmeleri bizlerle buluşturan otohaber'in hazırlanmasında emeği geçen tüm çalışanlarını en içten dileklerimizle tebrik ederim.



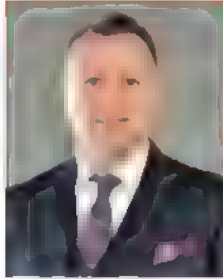
Cengiz Erol
Tofaş CEO'su

Ülkemiz otomobil yayıncılığının ilk örneklerinden olan otohaber, sektörün Türkiye gündemini ve bu alandaki küresel gelişmeleri ilkel yayıncılığıyla sunmaya devam ederek önemli bir başarıya imza atıyor. Tofaş olarak, Egea Projesi'nin de etkisiyle, hem ülkemiz hem de bizler için tarihi atılımlar gerçekleştiriyoruz. Bu sürecin başından bu yana tarafsız yayıncılığı ile desteğini hissettirdiğimiz otohaber'e endüstriye kattığı değer için teşekkürlerimi sunuyorum.



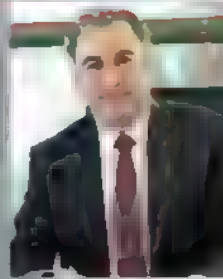
Hiroshi Kato
Toyota Otomotiv Sanayi
Türkiye Genel Müdür ve
CEO

Türkiye'nin ilk ve en köklü otomotiv dergilerinden biri olan otohaber'i sektöre kattığı değerlerden dolayı tebrik ederim. Uzun yıllardır bu sektöre hizmet verirken gelişmeye ve yenilenmeye her zaman devam eden otohaber'in 25'inci yılını en içten dileklerimizle kutlarız.



Şükrü Bekdikhan
Mercedes-Benz Otomobil
Grubu Pazarlama ve Satış
Türkiye Direktörü

otohaber'in 25'inci yılını gönülden kutlarız. Bir yayını hayata geçirmek kadar 25 yıl boyunca aynı kalite ve araştırmacı sürdürmek de çok kıymetli bir başarıdır. Bu başarıda emeği geçen tüm ekibi tebrik eder nice 25 yaşlar dileriz.



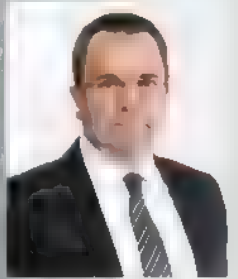
Sinan Özkök
Nissan Türkiye
Genel Müdürü

Saygınlık ve güven işte otohaber'in 25 yıllık yolculuğunda hep onde tuttuğu iki meziyet. Otohaber, bir yandan global sektördeki gelişmeleri tarafsız, doğru ve hızlı bir şekilde aktarırken, öte yandan Türk otomotiv sektöründeki değişime her adımda eşlik etmek gibi önemli bir misyonu yerine getirmiştir. 25 yıldır sektöre yön veren bu değerli yayında emeği geçen herkese, özellikle de otomotiv basınının duayenlerinden Halit Bolkan ve ekibine teşekkürler.



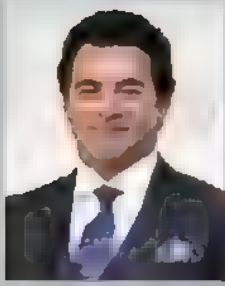
Laurent Fernet
Peugeot Otomotiv
Pazarlama A.Ş.
Genel Müdürü

otohaber'in 25'inci yıl sayısını kutluyor, bu yayında emeği geçen herkesi tüm içtenliğimle tebrik ediyorum. Dünyada otomotivin tarihçesine tanıklık etmiş olan otohaber'in Türkiye'de 25'inci yıl sayısını yayıncı politikasından ödün vermeden hazırlıyor olmasının kesinlikle dikkat çekici olduğunu düşünüyorum. Bu gelişme, ilk yayınlandığı günün üzerinden yıllar geçmesine rağmen otohaber ekibinin ilk günkü heyecan ve inanç ile bu yayını hazırladığının en büyük göstergesidir.



Altan Aytaç
Fiat İş Birimi
Direktörü

Türkiye otomotiv yayıncılığında çeyrek asrı geride bırakmak büyük bir emek gerektiren çok önemli bir başarıdır. Sektörün deneyimli otomotiv gazetecilerinden Halit Bolkan liderliğinde konusunda uzman ve birbiriyle değerli gazetecilerinden oluşan bu ekibin gösterdiği istikrardan dolayı kendilerini yürekten kutluyorum. Fiat markası adına, daha nice 25 yıllara imza atacağınız, başarılarınızın katlanarak süreceği bir yayın hayatı diliyorum.



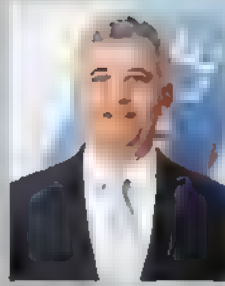
Berk Çağdaş
Renault Mais
Genel Müdürü

Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi olan otohaber, tüm otomob. lse-verlerin takip ettiği güçlü bir yayın. 2014 yılında aylık otomobil dergileri arasına katıldıktan sonra da başarısını sürdüren dergi, güçlü ve deneyimli kadrosuyla göz dolduruyor. Otomob. dünyasına ait gelişmeleri yakından takip eden test ve değerlendirmeleri ile otohaber dergisi, rehber niteliği taşıyor. Çeyrek asırlık yayın hayatının daha uzun yıllar devam etmesi dileğiyle emeği geçen herkese tebrik ederim



Özgür Yüce
Ford Otosan Pazarlama,
Satış ve Satış Sonrası
Genel Müdür Yardımcısı

Yayın hayatına başladığı ilk günden bu yana otomotiv tutkunlarına objektif yayıncılık anlayışıyla içerik hazırlayan otohaber'in 25'inci yaşını tebrik ederim. İstikrarlı yayıncılığıyla bugün birçok kişinin otomobil alma aşamasında yol göstericisi olan otohaber'in geçmişte emek harcayan ve halen çalışmakta olan tüm yayın ekiplerine Ford Otosan olarak teşekkür ederiz



Önder Göker
Hyundai Assan
Genel Müdürü

Sektörün en eski ve en tecrübeli yayınlarından otohaber sadece bir otomobil dergisi değil aynı zamanda bir okul gibidir. Otomob. tutkunları gibi otomotiv sektörüne de yön vermiş ender adreslerden biri olarak tanımlamak daha doğru olacaktır. Çoğu tüketicinin satın alım süreçlerinde etkili rol oynayan otohaber'e ve içeriğin hazırlanmasında emeği geçen herkese tek tek teşekkür ediyoruz. Hyundai ailesi olarak, bol keyifli ve dolu dolu nice sayılar okumak dileklerimizle



Ali Haydar Bozkurt
Toyota Türkiye Paz ve
Satış A.Ş. CEO'su

Otomotiv sektörünün ülkemizdeki ilk yayınlarından biri olan ve ilk günkü heyecanını koruyan dinamik tarzı ve yol gösterici özellikleriyle ön plana çıkan otohaber, sektörümüzün referans yayınlarının başında gelmektedir. Özellikle, sektör yayınlarının üstlendiği sorumluluğu başarıyla yerine getiren otohaber Dergisi, bizim her zaman güncel, tarafsız ve doyurucu haberler ile bilgilendirirken, referans yayınlar arasında olmayı sürdürmüştür. 25'inci yılını kutlayan otohaber'i yayına hazırlayan tüm çalışanları tebrik ediyor ve yayın hayatında nice yıllar diliyorum



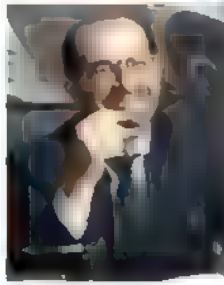
Cem Özütok
Honda Türkiye Satış ve
Pazarlamadan Sorumlu
Genel Müdür Yardımcısı

Yayın hayatına 1991 yılında başlayan ve çok kısa bir sürede Türkiye'nin en önemli ve en çok okunan yayınlarından biri haline gelen otohaber'in 25'inci yıldönümünü kutlarız. Gerçekleştirdiği ölçümlü testler ve objektif yaklaşımla tüketiciler için her daim referans kaynağı olan yayınınız tüketicilerle markalar arasında köprü kurmayı başardı. Zengin içeriğinizle bizi müşteriye en doğru şekilde anlatmanız nedeniyle teşekkürlerimi sunar, daha nice 25 yıllara doğru ilerlemenizi dilerim



Anıl Gürsoy
Seat / Porsche /
DOD Genel Müdürü

Sektörün 25 yıllık gelişimine tanık olan ve otomotiv dünyasındaki gelişmeleri okurlarına başarıyla aktaran otohaber'i, çalışanlarını ve değerli okurlarını tebrik ediyor, nice yayınlar diliyorum.



Eşref Biryıldız
Borusan Otomotiv
İcra Kurulu Başkanı

Otomobil dünyasındaki en son gelişmeleri ilkel yayıncılık prensibiyle okuyuculara ulaştırarak 25'inci yılını kutlayan otohaber'i tebrik ediyor, gelecek sayılarda da başarılarının artarak devam etmesini diliyorum



Özcan Keklik
Opel Türkiye
Genel Müdürü

Sektörümüzden doyurucu haber ve içerikleri çeyrek asırdır okuyucularıyla buluşturan otohaber'i kutlıyorum. Otohaber'in ortaya koyduğu kaliteli, objektif ve ilkel, yayın politikası otomobil severlerin bilgilendirilmesi ve otomotiv sektörünün gelişimi için önemli bir rol oynadı ve eminim uzun yıllar da oynamaya devam edecek. Otohaber'in 25'inci yılını kutlarken her yeni halkasını ilk günkü heyecanla hazırlama konusunda başrolü oynayan Halit Bozkan ve ekibini içtenlikle tebrik ediyor ve başarılarının devamını diliyorum



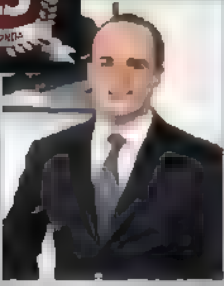
Tolga Senyücel
Yüce Auto Skoda
Genel Müdürü

Çeyrek yüzyılı geride bırakarak, yayıncılık süreçleri içerisinde önemli bir eşiği aşan ve sürdürülebilir başarının önemli bir örneği olan otohaber'i tebrik ederim. Otomotiv sektörünün ülkemizdeki ilk yayınlarından biri olarak sektörün sesini daha geniş kitlelere duyurmaya devam ediyor. Ayrıca sektördeki diğer yayınlara da öncülük olarak yol gösteren otohaber'in bu başarısının temeli, ilk günkü heyecanını bugün de sürdürüyor olmasıdır. Otomotiv sektöründe referans yayınların başında gelen otohaber'e başarılar ile dolu 25 yıllar diliyorum



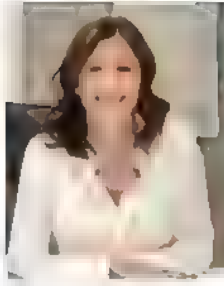
Z. Alp Gülan,
OYDER – Otomotiv Yetkili
Satıcıları Derneği Yönetim
Kurulu Başkanı

Bundan 25 yıl önce yayın hayatına başlayan otohaber'in, uzun soluklu ve sürekli takip edilen bir dergi haline gelmesi, hem gazetecilik açısından hem de Türkiye'de otomotiv tarihi açısından arşiv niteliğinde bir değere sahip olması önem arz ediyor. Otohaber, her sayısında yer verdiği konularıyla sektörün nabzını tutarken yaptığı değerlendirmelerle yenilikçi bakış açısını yansıtmaya devam ediyor. Çeyrek asırlık yayın hayatında ülkemizde önemli bir yer edinen otohaber'e ve değerli çalışanlarına güzel haberler ile dolu nice yeni yıllar dilerim



Bahattin Tatoğlu
Citroen Türkiye
Genel Müdürü

Türkiye'de otomobil yayıncılığı anı anında iken gerçekleştirmiş olan otobahar'ın, otomotiv sektörüne katkılar yadsınmaz. Objektif test zenginlikleri, en güncel haberleri ve tüketiciye yön gösteren yayıncılık anlayışıyla 25 yıldır ilgiyle takip ettiğimiz otobahar'ın yansıdığını kutluyor, başarılı yayınlarının daha uzun yıllar devam etmesini diliyorum



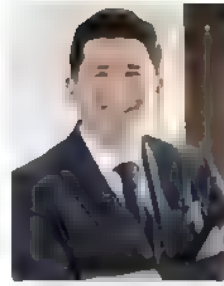
Simay Alsan
Jaguar - Land Rover
Genel Müdürü

Otomotiv sektörünün ilgiyle takip ettiği otobahar dergisinin 25'inci yılına ulaşmasını kutluyoruz. Bundan sonraki yayıncılık hayatında Borusan Otomotiv ailesi olarak başarılar diliyoruz.



Selim Okutur
Lexus Türkiye
Direktörü

Uzun yıllardan bu yana yayın hayatına devam eden otobahar, sektörün bir parçası haline gelerek önemli bir yere sahip oldu. Birçok okuyucunun güvenilir bir kaynak olarak tercih ettiği otobahar, her sayısında işlediği konularla da ilgi çekmeyi başarmakta. Böylesine dinamik bir sektörde yayının 25'inci yılına ulaşmasını büyük bir mutlulukla karşılıyoruz. otobahar'ın tüm çalışanlarını tebrik ediyor ve onlara nice yeni yıllar diliyoruz. Gerek teknik konulardaki detaycılığı gerekse konulara farklı yaklaşımlarıyla otobahar'ı keyifle takip etmeye devam edeceğiz.



Frank Versaavel
Volvo Car Turkey
Genel Müdürü

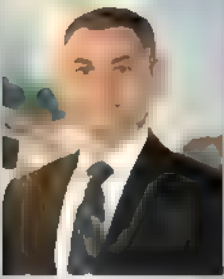
25 yıldır verdiğiniz emeklerle bugün otomotiv sektörünün prestiji sayılan köklü bir yayın kuruluşunu bizlerle buluşturuyorsunuz. Türkiye ekonomisinin kilit sektörlerinden biri olan otomotivde otobahar gibi önemli bir yayının 25'inci yılını kutluyor olması sektör adına umut verici. Her zaman bizlerle olmanızı diliyoruz.

Nice 25'lere



Sinan Saip Bel
Fer Mas Şirket
Müdürü

Türkiye otomotiv sektörünün köklü yayınlarından olan otobahar, satışa çıktığı ilk günden bugüne sürdürdüğü yayın politikasıyla otomotiv basınının yol göstericilerinden biri olmuştur. Bu ay 25'inci yıl özel sayısı ile okuyucularıyla buluşan otobahar, gerek otomotiv sektörü gerekse otomobile tutkuluyla bağlı olan okuyucular için önemli bir kaynak olma özelliğini de fazlasıyla taşımaktadır. 8 ay yaygın hayatında 25 yılı geride bırakan otobahar'ı kutluyor ve emeği geçen tüm çalışanlara başarılar diliyoruz.



Türker Gürtekin
Alfa Romeo & Jeep Marka
Direktörü

Türkiye'de otomotiv yayıncılığının önemli kilometre taşları arasında yer alan otobahar, otomobile tutkuluyla bağlı olan herkesin yakından takip ettiği yayınlarının başında gelmektedir. Bu sene 25'inci yılını kutlayan otobahar, ülkemizde otomotiv sektörünün nabzını tutmaya ve okuyuculara netlikle yol göstermeye devam etmektedir. Alfa Romeo ve Jeep ailesi olarak da bizzat okuyucusu olduğumuz otobahar ekibine nice yaşlar ve başarılar diliyoruz.



Halil Karagülle
Subaru Türkiye
Genel Müdürü

25 yıldır Türkiye'de otomobil yayıncılığını şekillendiren, otomotiv sektörü içerisinde tarafsız yayıncılığın aralıksız devam ettiren, ürünlerimizi tüketicilerle buluşturmak için kamuoyu yaratmamızdaki en değerli dostlarımızdan birisi olan otobahar'ın gümüş yılını en içten duygularla kutluyorum.



Murat Çakır
Bayraktar Otomotiv
Genel Müdürü

1991'den günümüze aralıksız sürdürdüğü tarafsız ve yaratıcı yayıncılık anlayışıyla hem otomotiv sektörüne hem de Türkiye'deki otomobil kültürüne önemli katkı sağlayan otobahar'ın 25'inci yılını en içten dileklerimizle kutluyorum. Türkiye otomotiv yayıncılığı tarihinin en uzun süreli yayınlarından olan otobahar'a nice çeyrek asırlar diliyorum.



Ayhan Ölçer
BMW, MINI
Genel Müdürü

Zengin içeriğiyle fark yaratan sektörün önemli parçalarından biri olan otobahar'ın 25'inci yılını kutlar derginin bu yaşa gelmesinde emeği geçen herkesi tebrik ederim.



Ferhat Albayrak
S&S Motors
Genel Müdürü

otobahar, çoğumuz için haftalık Türkçe Endüstri Dergiciliği ile ilk defa tanışmamızı sağlamıştır. Yıllar boyunca yönetim kadrolarının değişiklikleri kalitesine ve çizgisine yansımamış, sektördeki önemli gazeteci ve profesyonellerin yetiştiği camia haline gelmiştir. Bugün Halit Bolkan liderliğinde, geleceğe çok daha emin adımlar ile bakarken, bu işi yapmanın ne kadar zor ve takdir isteyen bir iş olduğunu bizlere göstermektedirler. Çeyrek asırdır otobahar'ın çıkmasında emeği geçenleri bir kez daha canı gönülden kutluyoruz.

SEAT IBIZA SİZ GÖRMEYELİ IBIZA ÇOK DEĞİŞTİ



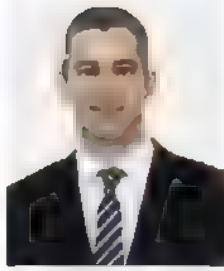
TECHNOLOGY TO ENJOY

Kendini yenileyen SEAT Ibiza şimdi daha da çekici. Üstelik yenilenen iç tasarımıyla hem havalı hem eğlenceli. Son teknoloji'den ilham alan modern donanımı, üç farklı motor seçeneği, 6,5" dokunmatik renkli ekran özelliği, elektromekanik direksiyonu, LED gündüz sürüş farları ve çok daha fazlası SEAT Ibiza'da sizi bekliyor. SEAT showroom'larında görüşmek üzere.



Ümit Karaarslan
Suzuki Genel Müdürü

Otomobil yayıncı işi gibi zorlu bir alanda çizgisini bozmadan, yenilikçi ve yaratıcı içerikleriyle istikrarla bir biçimde faaliyetlerine devam eden otohaber'in 25'inci yılını yürekten kutluyorum. Gerçekleştirdiği testler ve yayınladığı haberlerle otomotiv endüstrisi için olduğu kadar tüketici nezdinde de önemli bir referans olarak kabul edilen otohaber, aynı zamanda yetiştirdiği pek çok duayen otomotiv gazetecisi sayesinde önemli bir okul olmayı başardı. Derginin hazırlanmasında ve okuyucuyla buluşmasında emeği geçen herkesi yürekten



Kerem Güven
Doğuş Otomotiv –
Volkswagen Ticari Araç
Genel Müdürü

Otomotiv yayıncılığında 25 yılı geride bırakan otohaber'i kutluyorum. Geçen süre zarfında sektörün gelişimine başarıyla tanıklık eden ve bunu tarafsız yayınla keskiyle okurlarına aktaran otohaber'in, önümüzdeki yıllarda da kulvarında öncü yayınlardan bir olmaya devam edeceğine inanıyorum. Otohaber'in hazırlanmasında emeği geçen tüm ekibi tebrik ediyorum.



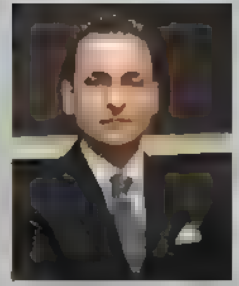
Alı Pandır
Erdemir Grubu Yönetim
Kurulu Başkanı

Değerli otohaber Ailesi, otomotiv sektöründeki küresel gelişmeleri ve ülkemizdeki gündemi yol gösterici içerikle yorumlayarak, okuyucularınıza ulaştırmanızdan dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. Türkiye'de otomobil yayıncılığının köklü mecralarından birisi olan otohaber'i ve değerli çalışanlarını 25 yıldır özveriyle hazırladıkları ve bizlerle buluşturdıkları her sayı için tebrik ediyorum. Yayın hayatında çeyrek asrı geride bırakan dergide şimdiye kadar emeği geçen ve emek vermeyi sürdüren tüm otomotiv gazetecilerine başarılarla dolu bir yayın hayatı diliyorum.



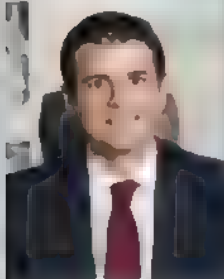
Serdar Bostancı
Castrol Ford Team Türkiye
Takım Direktörü

1991 yılından bu yana Türkiye'de otomobil ve motorsporları adına birçok haberi aldığımız, objektif yayın anlayışıyla her zaman raflarımızda olan otohaber'in 25'inci yılını kutlar, nice mutlu yıllar dilerim.



Dr. Barbaros Çıtmacı
Fleetcorp CEO'su

Otomobil dünyasını her yönüyle yansıtan haberleri ve yerinde analizleri ile otohaber, daima büyük ilgiyle takip ettiğimiz bir dergi... Her sayısını merakla beklediğimiz otohaber'in 25'inci yaşını da bu vesile ile kutluyor, başarılarla dolu nice yıllar diliyoruz.



Manuel Montana
Michelin Türkiye
Genel Müdürü

Lastik sektörünün en önemli oyuncularından Michelin olarak, büyük bir keyifle takip ettiğimiz otohaber'in 25'inci yılını gönülden kutluyoruz. Geliştirdiğimiz çözümleri ve sektörümüzün sesini daha geniş kitlelere duyurmanızda her zaman bizlerin yanında olan otohaber, dürüst ve tarafsız habercisi olarak, otohaber ekibinin mutluluğuna ortak olduğumuzu ifade ediyor; nice 25 yılları hep birlikte karşılamayı diliyoruz.



Ali Okan Tamer
Continental Türkiye
Genel Müdürü

Otomotiv sektöründe, hem oyuncular hem de tüm koşullar çok hızlı değişiyor. Bu değişimi profesyonel ve objektif bir şekilde 1991'den günümüze ulaştıran otohaber'in geride bıraktığı 25 yılı tebrik ediyorum. Özellikle 1990'lı yıllardan 2000'li yıllara dek yaşanan dönüşüme şahit olmak, uzman kadro ile okuyuculara ve sektör oyuncularına önemli bilgiler aktarabilmek büyük bir başarı. Sektörün nabzını tutan ve değerli haberleriyle dikkat çeken otohaber'in yayın hayatında başarılarının devamını diliyor ve tüm ekibinizi içtenlikle kutluyorum.



Mahmut SARIOĞLU
Goodvear Tüketici
Lastikleri Direktörü

Otomotiv sektöründe başarılı çizgisiyle fark yaratan ve uzun soluklu yayınlardan birisi olan otohaber'in 25'inci yılını tebrik ediyorum. Sektörel yayınların hem okuyucularını bilgilendirmesi ve onlara yenilikleri aktarması hem de biz sektör profesyonellerine ışık tutması anlamındaki değerini bir kez daha vurgulamak isterim. Dergiye emeği geçen değerli ekibinizi bir kez daha kutlar; otohaber'in daha nice sayısını okumayı dilerim.



Livio Magni
Pirelli Otomobil Lastikleri
CEO'su

Yayınlandığı ilk günden bu yana otomotiv endüstrisine ve sektörüne değer katan otohaber'i ilgiyle ve dikkatle takip ediyoruz. Türk Pirelli Ailesi adına zengin içeriği ve güçlü kadrosuyla sektörümüz için önemli bir kaynak olan otohaber'in bizlere ulaşmasında emeği geçen herkese sevgi ve saygılarımızı sunarız. Otohaber Ailesi'nin 25'inci yılını kutlar ve başarılarının devamını dileriz.



Kemal Güven
Monroe Amortisör Ülkeleri
Müdür Yardımcısı

Her sayısını merakla okuduğumuz otomotiv sektörünün öncü dergisi otohaber'in 25'inci yılını içtenlikle kutluyorum. Dinamik ve seviyeli yayıncılık ilkesi ile Türkiye ve dünyadaki gelişmeleri geniş kitlelere ulaştırarak göstermiş olduğunuz gayret ve başarılı çalışmalarınızın devamını diler, yayın hayatınızın asırlar sürmesini temenni ederim.



TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ



TOYOTA C-HR



*Her
görüşte
aşır*

Elmaktan ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR, son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.

Toyota C-HR 1.2L Turbo Benzinli 114 g/km CO₂ emisyon değeriyle, 1.8L Hybrid e-CVT motor seçeneğiyle 5.6-6.3 lt/100 km değerlerinde

Toyota Türkiye

BAŞARI İÇİN ROTAYI ÇİZENLER

Dergiler, diğer yayınlar gibi, ekipler tarafından hazırlanır. Herkesin bir görevi ve sorumluluğu vardır. Ekibin ve markanın sorumluluğuysa genel yayın yönetmenine aittir. otopaber'i emek veren genel yayın yönetmenleri anlatıyor...



GALİP BİLGİN
1991-1995

Bu dergiyi başta otomobilseverler olmak üzere bugüne kadar getiren herkese, yöneticiler, çalışanlar, hepsine minnettarım. Kurucusu olarak anılmam hoşuma gidiyor. İsmimi babamla evde, hep söylediğim gibi fikrimi de rahmetli Renç Koçibey'e danışarak oluşturmuştuk. O, "şoförün sesi" olalım ve o zamanlar için çok geniş anlamda pazarlama yapalım istiyordu. Maksat çok büyük bir kitle olan otomobilleri kucaklamaktı. Böylece ilk defa hasbelkader bugünkü popüler otomobil medyasının önünü açtık ve başlattık. Benim başarılarımdan ilkidir. Çok şükür kazasız bugüne kadar direksiyonda getirdiniz. Bundan sonra da tam gaz inşallah... Minnettarım. Batıdaki otomobil dergileri gibi rüştünü ispatladı. Bir köşede kurucusu olarak isminin anılması samımı arzumdur. Köklü yazılı basında olduğu gibi Bana da imkan tanıdığınız için teşekkür ederim. Sözlerimi bu derginin kaderi olmasını istediğim, benim de hayat prensibim olan, güzel bir pilotaj tabiriyle bitirmek istiyorum: Tereddüt varsa, tam gazdır orası...

EMRE ANAMUR
2005-2006

Nice yıllara!

Bu yıl 25 yaşına basan, Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi otopaber'i içtenlikle kutluyor, yayın hayatının daha nice uzun seneler, nice büyük başarılarla devam etmesini diliyorum. Benim de Haziran 2000 - Nisan 2006 tarihleri arasında çalıştığım, toy bir muhabir olarak girip yayın yönetmeni olarak çıktığım otopaber, bugün halen Türkiye'deki saygın otomobil dergilerinde görev yapan birçok otomobil gazetecisi arkadaşımın adeta eğitim görenek mezun olduğu bir okul gibidir. Sektör tarafından da el üstünde tutulan, her zaman sevilen ve sayılan bir otomobil dergisi olan otopaber; haberlere tarafsız yaklaşımı, ayrıntılı testleri ve otomobilseverlerin merak ettikleri yeni otomobillerin yer aldığı kapsamlı karşılaştırmaları sayesinde otomobil satın alacak kişiler için adeta bir kılavuz gibidir. Derginin 25 yılının 6'sında yer almaktan her zaman gurur duydum ve bu gururu hissetmeye hayatım boyunca devam edeceğim. Bugün çeşitli otomobil yayınlarının sahibi olarak, otopaber'e bana öğrettikleri ve kariyerime kattıkları için teşekkür ederim Nice senelere!



AHMET ÇELİK
1995-2005

25 yaşındaki otopaber'de yaklaşık 15 yılım geçti. Benim gazetecilik hayatımın en önemli kilometre taşı oldu. otopaber, bunca sene içinde otomobil gazeteciliğinin de okulu haline geldi. Yönetiminde kaldığım sürede de bu mesleği yapmak isteyen gençlere, bu okulun kapısını aralamaktan dolayı ayrı bir mutluluk duydum. Haftalık bir otomobil dergisini bunca yıl yönetmenin, genç gazeteci adaylarına bu şans vermiş olmanın mesleki hazı içindeyim. otopaber'den yolu geçen hemen hemen herkesin bu mutlulukları yaşamasını dilerim. Şu anda otopaber bayrağını taşıyan tüm arkadaşlara başarılar diliyorum. Nice 25 yıllara...



OKAN ALTAN 2006

İyi bir sıçrayış için sağlam zemin üzerinde tam dikkat ile gerilmek gerek!..10 yıl önce kısa fakat çok önemli bir süreçte otohaber'in yayın yönetmenliğini üstlenmişim. Yıllarca aylık dergi yapmış biri olarak, ilk kez haftalık kulvarda koşacaktım. Heyecanlıydım... 15 yaşındaki otohaber'i en büyük rakibinin önüne geçirmek ve daha modern bir yayın çizgisine oturtmak amacıyla öncelikle kadronun da zenginleştirilmesi gerekiyordu... Çok sayıda görüşme ve bazı önemli transferlerden sonra, belki de, Türkiye'de olabilecek en iyi ekip bir araya gelirken; önceliğimiz, konusu "otomobil haberi" olan derginin yenilik yakalama hızını artırmak, yani asıl yapması gereken işi öne çıkarmaktı!.. Ve çok sayıda "bomba" haber, art arda kapakları doldurmaya başladı!..

O dönem Motor Presse ile işbirliği vesilesiyle Almanlarla ve diğer Avrupa havuzundaki yayınlarla uyum içinde çalışılması, derginin logosuna varıncaya kadar tüm tasarımının değiştirilmesi, yepyeni bir pazarlama stratejisinin geliştirilmesi gerekiyordu... Baskı zamanlamasından kağıt kalitesine, dağıtım ayrıntılarından gazetelerde çıkacak seri ilanlar içindeki kırmızı bant ilanlara varıncaya kadar, 2006 yaz aylarını gece gündüz çalışarak geçiriyorduk... Bu arada dergi yine her hafta için üretilmeye devam ediyor ve sırası gelen değişiklikleri her yeni sayıya yavaş yavaş koyuyorduk... Ve gün geldi, derginin asıl tamamlanmış yeni hali, maliyetlerin çok daha iyi hesaplanmış olmasıyla sağlanan yepyeni daha düşük fiyatla, yeni bir pıvasaya çıkış gününde ortaya çıktı!.. Ortalık karışmıştı... Bu güçlü değişim, aslında büyük bir sıçrayış olmuştu! 'Otomotiv sektörünün ve okurun büyük ilgiyle otohaber vaktiyle kendisinden tazı satan rakibini solladı ve bu sefer kendisi fazla satan oldu!.. Katsayı ve kriterlerinin belirlenmesi ve formülünün oluşturulması tam iki ay süren Türkiye'nin ilk otomobillerle ilgili fiyat/kalite endeksi oluşturulması da, aynı döneme ait mutlak önemli bir tüketici rehberliği olarak kabul edilmişti... Ayrıca ilk kez gerçek otomobil test ekibinin satın alınıp kullanılmaya başlanması da, aynı bir şekilde otomobil dergiciliğine ve okuru bilgilendirmeye gösterilen ciddiyetin kanıtı idi!..

Beni en çok sevindirenin, otohaber'deki görevimi adeta tamamlayıp ayrıldıktan sonra tüm genç ekibin, bu zirvedeki konumu korumayı başarabilmiş olması olduğunu da söylemeliyim!..

ERSAN ÇETİN 2006-2008

Çeyrek asırdır yayın hayatını sürdüren otohaber dergisi, daima Türk otomotiv basınının insan kaynağı olmuştur Çocuk luğundan bugüne sadece otomobil düşünen bendenzin de var olmasına vesile olan derginin bugünlere ulaşmış olmasının gurur ve mutluluğunu tarif edemem. Neredeyse her kademesinde çalışarak sadece otomobili değil, gazeteciliği de derinlemesine öğreten otohaber dergisinin 25'inci yılını can-ı gönülden kutlarım. Sevgiler,



BİRKAN DEMİR ÇALIŞKAN 2008-2013

İnsan, geleceğe dair hedeflerini belirlerken ne istediğini iyi bulmeli! Sanırım ben çok uzun zaman önce nerede olmak istediğimi iyi belirlemişim. Yoksa henüz 28 yaşındayken, Türkiye'nin en popüler otomobil dergisinin direksiyonu başına geçmek; benim de beklediğimden önce gerçekleşti. Ya da o dönem benden daha iyisini bulamadılar!

Şaka bir yana; 1991 yılından beri aralıksız okuru olduğum, Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi otohaber ile yolum 2005 yılında meslek anlamında da birleşmişti. Derginin ofisindeki ilk günümü unutamam. Muhabirlik için gittiğim görüşmeye henüz gurmemişken, derginin o dönem Sefaköy'deki ofisinde, her yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda verilen "Automobil Revue" (Biz otomobil gazetecileri arasında "Kutsal Kitap" olarak da anılır) adındaki kataloga gömülmüştüm. O kadar çok teknik bilgi vardı ki, adeta kendimden geçmiş ve dünya ile bağlantım kesilmişti. Beni fark eden, dönemin Yazı İşleri Müdürü Ersan Çetin'in yanındakilere, "Bu çocukta iş var" demesini unutamam.

Doksanlı yıllarda "otohaber", benim için otomobilin kutsal kitabıydı. Hataları olmamış mıydı? Elbette oldu. Bu sebeple otohaber'de imzam/imzamız olan her hafta kusursuz bir dergi yapmak için çalıştım/çalıştık. Her sayfayı didik didik okur; yazarlarla bazen saatlerce süren tartışmalara girer ve en abenkliliğini oluşturmaya çalışırdık. Benden önceki sayısız isim gibi ben de, sonradan dergiye dahil olan herkes ile beraber öğrenmeye ve otomobilleri sevdirmeye gayret gösterdik. Biz civatayı sevimli göstermeye çalışan, insanların aşık olabildiği otomobillere daha da tutkuyla bağlanmalarını isteyenlerdik.

otohaber bir okuldu ve benim de üst düzey diplomamı alarak mezun olma zamanım gelmişti. Yaklaşık 5,5 sene genel yayın yönetmenliği yaptığım süre boyunca muhteşem bir ekip ile her hafta Türkiye'nin en iyi, en detaylı dergilerinden birini yaptık. Dergiden ayrıldığım Aralık 2013'ten sonra, aradan geçen bu kadar zamandan sonra anlıyorum ki, otohaber aslında otomobil sektörünün ta kendisi idi! Bitmeyen bir rekabet, sonsuz bir öğrenme ve aktarma çabası. Nasıl, her yeni Porsche 911 Turbo lanse edildiğinde, "Bundan daha iyisi olamaz" diyoruz ama en yenisi öncekinden daha hızlı, daha güçlü ve daha düşük yakıt tüketiyor ya; işte bizim hikayemiz de öyle bir şey!

Bugün otohaber, 25'inci yaşını gururla kutluyor, Türkiye'nin en iyi otomobil dergisi olmayı sürdürüyor. Gelmiş geçmiş tüm otohaber çalışanlarına ve elbette okurlarına en içten selam ve saygılarımı yolluyor, aynı tutkuda buluştuğumuz tüm otomobil aşıklarına sevgilerimi gönderiyorum!



DERGİMİZE EMEK VERENLER

Geçen 25 yılda otophaher'in hazırlanıp okurlarımıza ulaşması için onlarca isim ter döktü, emek verdi. Bu isimlerin dergi künyesinde yer almış olanlarını listelemek ve hepsinin adını bir kez daha anmak istedik. Adı kuryede olmayan ama emek veren herkese de teşekkürler.

1991-2016 ARASINDA KÜNYEMİZDE YER ALAN İSİMLER

A. Nurcan Hızır
Abdullah Demirel
Adil Özkol
Ahmet Altınbaş
Ahmet Çelikkale
Ahmet Örs
Ahmet Said Özen
Ahmet Yıldızalp
Akif Özkaya
Alev Er
Ail Bacioğlu
Ail Osman Metin
Akp Yüzbaşoğlu
Aker Canyaş
Arif Poyraz
Arzu Kaya
Asuman Karabacak
Ayça Bak
Ayça Demiray
Ayden Ungan
Ayfer Koç
Aynur Atalık
Aysun Koldere
Ayşe Barım
Aziz Kocabaş
Aziz Yavuzdoğan
Babur Güre
Bahadır Bektaş
Banu Hascioğlu
Barbaros Devicioğlu
Barkan Bayoğlu
Başak Teker
Baturhan Boyacılar
Begüm Şabay
Bekir Güllü
Berk Sarıoğlu
Berkay Okay
Berker Savaş
Birkan Demirel Çalışkan
Bora Büyüksöy
Bora Çiftçi
Bora Ünen
Burak Ertem
Burak Kaya
Bilent Aydın
Can Akaydın
Cenk Örcü

Cezmi Alacakaptı
Cüneyt İşingör
Çetin Soyttürk
David Acar
Demir Bükey
Deniz Doğan
Dinç Bilgin
Ece Arman
Edmon Bekyan
Elif Erez
Elif Seyhan
Emre Anamur
Engin Altıntaş
Engin Erdem
Eray Özgür
Ercan Anklı
Ercan Karaaslan
Ercüment Gündem
Erdoğan Kaleli
Eren Demirsoy
Ergün Babahan
Ergün Candemir
Erhan Akyol
Erhan Ölçel
Erhan Özdemir
Erhan Şatıroğlu
Erhan Yorgancı
Ersan Çetin
Ersan Sezer
Ersel Ergüz
Ersin Tunçay
Esra Tarım
Esra Yaratın
Fatih Ediboğlu
Fazıl Mecit
Fevzi Yenicheri
Filiz Moray
Filiz Yalın
Fatma Batukan
Ferhat Yengioğlu
Filiz Yalın
Fahir Talib
Fercan Aykutlu
Galip Bilgin
Gamze Çın Demir
Gökçe Özacar
Gökhan Atlı

Gözde Güleryüz Türke
Gülay Yılmaz
Gulgün Bayraktar
Güliz Güngör
Gülriz Devrim
Gürcan Korkmaz
Güray Çakır
Hanfî Tekin
Hakan Yalçınkaya
Haluk Baylan
Halidun Uyak
Halit Suner
Hüseyin Alsancak
Haluk Atakan
Hakan Tekin
Hakan Yoksul
Haluk Özozlu
Hırant Kasapoğlu
Hakan El Yıldırım
Hakan Özenen
Halit Bolkan
Hülya Pamuk
Hüseyin Tank
İdil Nakıboğlu
İlham Yayar
İlkay Çiçekçi
İlknur Erkoçak
İsa Demir
İsmail Karpuzoğlu
İsmet Karaman
Kazım Varol
Kemal Güler
Kenan Sönmez
Kenan Tekdağ
Kerem Mursaloğlu
Kerem Tokmak
Kıvıncım Yücelen
Koray Kodaş
Koray Muratoğlu
Kurthan Fişek
Laura Hoppe
Levent Gürün
Levent Tayfa
Lütfü Özel
M. Cem Kırmızı
Mahmut Ali Özyon
Mahmut Bayar

Mahmut Övür
 Mehmet E. Demirel
 Mehmet Erel
 Mehmet Y. Yılmaz
 Mehtap Kırmacı
 Mert Yılmaz
 Metin Bılışlı
 Metin Kökluçınar
 Mithat Topaç
 Murat Alpay
 Murat Çokgezer
 Mustafa Baştakar
 Mustafa Çiftçi
 Nabil Sarıbaş
 Naci Yavuz
 Nazlı Kayan
 Necdet Turan
 Nergis Arda Ok
 Neşet Tosun
 Nezih Çiftçi
 Nihat Karataş
 Norbert Lehmann
 Nuray Büyükbaş
 Nuray Kavuncubaşı
 Nurhan Poyraz
 Nuket Sarıoğulları
 Ohannes Tatonyan
 Okan Altan
 Okan Tümen
 Onur Yılmaz
 Orhan Çelen
 Orhan Bilgiç
 Osman Ustabaş
 Osman Yavuz
 Önay Bilgin
 Önder Bahar
 Özgü Koyluç
 Özlem Ayden Üstel
 Özlem Köymen
 Peren Süer
 Poyraz Savcı
 Rana Karıldağ
 Recep Dınçer
 Reyhan Oğuz
 S. Deniz Karanıs Uysal
 Sema Aygüll
 Sema Demir

Serap Altıneli
Serap Yakın
Sercan Çalbak
Serdar Ayrenk
Serdar Çalıkoğlu
Serpil Gogen
Sezgin Onak
Sinan Köksal
Sungur Ulus
Şaban Köktürk
Şafak Elçi
Şahin Erkoçak
Şakir Gülsever
Şefik Çalık
Şeyda Durdu Şahin
Şikru Okçu
Tahsin Karan
Talat Şahim
Tarık Akagün
Tekin Aral
Tiraje Enginer
Tuncel Sunar
Turgay Ciner
Turgay Noyan
Tulay Tosun
Tulin Çırmı Hüseyinoğlu
Ufuk Can
Ufuk Mısırlıoğlu
Umut Akyol
Ümit Önal
Ünal Akan
Vecihe Aslan
Vefa Bayraktaroğlu
Volkan Çolak
Volkan Demirkuşak
Yalçın Arsan
Yalın Gülmez
Yaman Yılmaz
Yargı Tokar
Yasemin Eminli
Yavuz Onursal
Yıldırım Altıneli
Yıldırım İncealemdaroğlu
Yiğit Top
Yonca Ertürk
Yusuf Yazıcıoğlu
Zeynep Doğan

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



Kendi yolunu çizenlerin tercihi



Yılın otomobili ŠKODA Superb

ŠKODA Superb, süper özellikleriyle yılın otomobili seçildi. Onu görmeden otomobil alırsanız, yılın hatasını yaparsınız.

ŠKODA Türkiye distribütörü Yüce Auto bir Doğuş Otomotiv ortaklığıdır.

   /SkodaTürkiye

www.skoda.com.tr

ŠKODA Superb için orta ama yakıt tüketimi
4.7-7.1 litre / 100 km arasında olup
CO₂ salımı 107-160 g/km arasındadır.



ŠKODA Superb 2016 yılında Otomotiv Gazetecileri Derneği tarafından "Türkiye'de Yılın Otomobili" seçilmiştir. İlandak araç, standart donanım dahil olmak üzere opsiyonel aksesuarlar ve özel donanımları içerebilir.

TÜRKİYE'NİN

Fiat'ı kompakt sınıfta temsil eden Egea, üç farklı gövde seçeneğiyle bir model ailesi haline gelirken, sunduğu özelliklerle ailelerin de modeli olmayı başarıyor.



Tofaş tarihinde en çok Türk mühendisin görev yaptığı model olarak dikkat çeken Fiat Egea, öncelikle Türkiye'de ki tüketicilerin ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlanıp geliştirilmiş bir otomobil. Sedan, hatchback ve station wagon olmak üzere üç farklı gövde seçeneğiyle üretilen Fiat Egea, geniş motor seçenekleriyle

tüketicilerin farklı beklentilerini karşılamayı bilen bir otomobil olarak göze çarpıyor.

Dünya prömiyeri 2015 İstanbul Auto Show Otomobil Fuarı'nda gerçekleşen Egea Projesi'nin ilk modeli sedan versiyon. 4532 mm uzunluğa, 1792 mm genişliğe ve 1497 mm yüksekliğe sahip olan Fiat Egea Sedan, Tofaş tarafından geliştirilen 356 kodlu esnek

ve modern platformun üzerinde üretiliyor. 2636 mm'lik aks mesafesiyle yolcularına geniş bir yaşam alanı sunan Fiat Egea Sedan, 520 litrelik bagaj hacmiyle de beş yetişkinin eşyalarına yetecek bir kapasiteye sahip.

Egea Sedan ikisi benzinli ikisi de dizel olmak üzere toplam dört motor seçeneği sunuyor. Benzinli seçeneklerin başlangıcını 95 HP

AİLESİ



gücündeki 1,4 lt'lık Fire motor oluşturuyor ve sadece 6 ileri vitesli manuel şanzımanla tercih edilebiliyor. İkinci benzinli seçenek olan 110 HP gücündeki E-Torq motor ise sadece 6 ileri vitesli tam otomatik şanzımanla birlikte geliyor. Dizel motor isteyenler için sunulan iki üniteden 1,3 lt'lık MultiJet II 95 HP gücünde ve 5 ileri vitesli bir manuel şanzımanla işbirliği

yapıyor. Daha fazla güç isteyenler için sunulan 120 HP gücündeki 1,6 lt'lık MultiJet II dizelde ise 6 ileri vitesli manuel ve 6 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman seçenekleri var

Tofaş'ın 1 milyar dolarlık yatırımla hayata geçirdiği otomobil projesinin ikinci kompakt sınıf modeli ise Fiat Egea Hatchback. 4368 mm uzunluğa, 1792 mm genişliğe ve 1495

mm'lik yüksekliğe sahip Fiat Egea Hatchback, Tofaş tarafından geliştirilen modüler platformun sunduğu 2636 mm'lik aks mesafesiyle kabin içinde maksimum alan sunuyor. Arka koltukta seyahat edenler için yüksek bir baş ve omuz mesafesi ve açık bir görüş alanı ve 440 litrelik bagaj hacmine sahip Fiat Egea Hatchback, yine sınıfının en iyi değerini kullanıcılara ge-

Karakteristik vorteksmanlı arkası olan Fiat Egea, proje aşamasından bu yana üstün karakterli olarak tasarlanıyor. İçin çizilene de eklenmiş bir bölümün de eklenmesiyle.



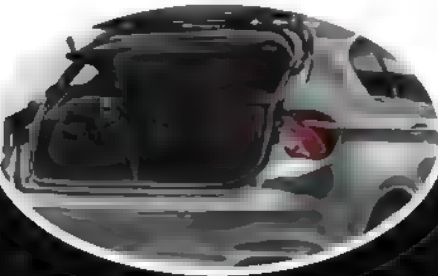
nişlik ve derinlik üstünlüğüyle başarıyla sağlarken, aynı zamanda 5 yetişkinle birlikte bagajlarını da taşıyacak en geniş alanı sunabiliyor.

Fiat Egea Hatchback'in arka tasarımında imza nitelikli, etkileyici bir şekle sahip arka farlar hâkim. Dinamik "hokey sopası" biçimli arka farlar, çift parçalı yapısı sayesinde aracın tasarımına fark katıyor. Belirgin arka spoiler son derece geniş bagaj bölümünü aerodinamik bir formda ve düzgün bir şekilde tamamlarken

arka tamponun sağlam duruşu, arka kısma sportif ve kendinden emin bir görünüş kazandırıyor. Aynı zamanda da hem bagajı koruyor hem de ince yatay arka reflektörler zarif bir şekilde entegre edilmesini sağlıyor. Fiat Egea Hatchback; arka koltukta oturan yolculara daha iyi baş mesafesi sunabilmek adına, birçok beş kapılı modelin aksine alçalan bir tavan yapısının aksine yere paralel devam eden tavanı sunuyor. Fiat Egea Sedan'ın iyi dengelenmiş ön kısmı

korunurken, hatchback versiyonda kompakt ve sportif bir arka silüet ortaya konmakta.

Fiat Egea Hatchback'in kabin içine 80° açılabilen kapılarından geçiş yapılabilir. Fiat Egea Hatchback'i bu yönden de sınıfının en iyisi yapan bu özellik, kabin içinde yerini sürpriz yeniliklere bırakıyor. 7 inç büyüklüğünde yüksek çözünürlüklü dokunmatik tablet ekran, çift çekirdekli radyo ve Uconnect araç içi bilgi ve eğlence sistemiyle ön plana çıkıyor



Egea Hatchback'in 440 litre'ye varan bagaj hacmi sınıf standartlarını belirliyor.



Egea Station Wagon'da 135 cm'ye varan yüklenme eni ve 106 cm'ye varan yüklenme derinliği sunuluyor.



Egea Sedan'ın bagaj hacmi 520 litre.

Fiat Egea, Türkiye'de
Tipe mirya sahıyır.



Düz bir hat üzerinde devam eden tavan
sayesinde her bir konforlu her bir
konu) her bir cömert seviyelerde.



Bu teknolojik tabletle beraber ön konsol tasarımı, Egea Sedan modeline göre farklılık gösteriyor. Krom çıtalarla estetik görünümü zenginleştirilen Fiat Egea Hatchback'in kokpitinde de konfor, kalite ve ergonomi ön planda. Yüzde 100 yerli sac kullanılan ve en iyi titreşim performansına sahip yeni travers mimarisi, performansı ve tasarımı ile Fiat Chrysler dünyasında 'referans' oldu.

Fiat Egea Hatchback'in sınıfında ilk kez ve tek olarak standart sunduğu 'ileri sürücü destek sistemleri'

aracın ön tamponuna yerleştirilmiş bir radar sistemi sayesinde faaliyet gösteriyor. Radar, önde seyreden araç ile aradaki mesafe ve hız farkını sürekli olarak takip edip kontrol ünitesini besliyor. Bu bilgi, 'Adaptif Hız Sabitleme', 'Çarpışma Riski Uyarı' ve 'Otomatik Acil Durum Freni' sistemlerinin işlemesini sağlıyor.

Adaptif Hız Sabitleme Sistemi, alışageldiğimiz hız sabitlemenin bir adım ötesini temsil ediyor. Sistemi devreye alırken sabitlemek istediğiniz hızı ve de önünüzdeki araç ile korumak istediğiniz mesafeyi be-



Her bir en geniş
her bir yer için
yeni oturma
5 yetişkinin konfor
her bir yer için
Bu planda.

EGEA KAROSER RENKLERİ



Ege Mavi



Bulut Beyazı



Bronz Kahve



Kırmızı



Mistik Gri



Karbon Gri



Koyu Gri



Akdeniz Mavi



İnci Beji



Egea'da otomatik şanzıman 1,6 l'lik motor seçeneklerinde sunuluyor.

Dijital ve analog herzon iç içe geçtiği göstergeler kolayca takip edilebiliyor.

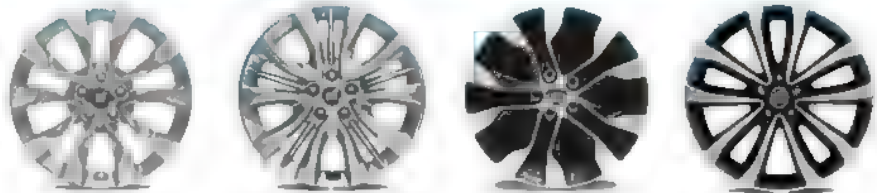
Gerri görüş kamerasi sayesinde park manevraları sorun olmaktan çıkıyor.

lirliyorsunuz. Sonrasında, önünüze bir araç çıkana kadar ayarladığınız hızda seyretmeye başlıyorsunuz. Yan şeritteki araç önunuze geçtiğinde ve aranızdaki mesafe sizin belirlediğiniz takip mesafesinin altına indiğinde Fiat Egea Hatchback otomatik olarak hızı kesiyor ve aradaki takip mesafesini koruyor. Öndeki araç hızlandığında ya da şerit değiştiğinde ise Fiat Egea Hatchback sizi tekrar en başta belirlediğiniz hızı yükseltiyor. Tüm bunları aracın sürücüsü hiç gaz veya fren pedalına dokunmadan ve de 30-150 km/saat arası hızlarda gerçekleştirebiliyor. Bu sisteme ilave olarak "Hız Sınırlandırma Sistemi" ise sürücülerin farkında olmadan hız limitini aşmamasına yardımcı olmak için Fiat Egea Hatchback'te görev yapmaktadır.

Fiat Egea Hatchback sahip olduğu çarpışma riski uyarı ve otomatik acil fren destek sistemi ile kaza riskinin olduğu durumlarda önce sürücüyü sesli ve görsel olarak uyarıyor. Sürücünün tepkisini takiben de acil durum frenini devreye alarak çarpışmayı önüyor ya

da muhtemel çarpışmanın etkisini minimize ediyor. Üstelik bunu 200 km/s hız kadar yapabilme kabiliyeti ile Fiat Egea Hatchback sahiplerine hem şehir içi hem de şehir dışı trafikte ihtiyaç duyulan güvenliği ileri teknoloji ile sunuyor.

EGEA BİRBİRİNDEN ŞİK JANT TASARIMLARI SUNMAKTADIR



Durumun ve motor seçeneğine göre girişimli olduğu da, Fiat Egea'daki jantların ortak özellikli tasarımıyla fark yaratması.



YENİ BAŞLANGIÇ

Soluğu Madrid'te aldığımızda karşı laşacağımız otomobilin neye benzediğini biliyorduk. Daha önce fuarda karoseri üstünde ellerimizi gezdirmiş, birkaç ay sonra da Sakarya'da fabrika bantlarından iniş seromonisine katılmıştık. Türkiye'den tüm dünyaya Kuzey Amerika dahil 61 ülkeye bu fabrikada üretilen C-HR'lerin gönderileceği bilgisini de orada aldık. Ama asfalt üstünde ilk kez görecektik, içerisine ilk kez girecektik.

Çok hareketli çizgiler kullanılan tasarım ve gizlenmeye çalışılan arka kapıların etkisiyle C-HR'nın boyutlarını ve dolayısıyla rakiplerini algılamak biraz zor oluyor. Bunun

netleşmesi için aşına olduğumuz otomobillerin uzunluklarına bir bakalım önce. C HR gibi cesur tasarımıyla yola çıkan Nissan Juke'un boyu 4135 mm ve dingil mesafesi 2530 mm 4360 mm uzunluk, 2640 mm dingil mesafesi ne sahip C-HR, Juke'dan çok abisi Qashqai'ye yakın. Qashqai 4377 mm uzunluk ve 2646 mm dingil mesafesine sahip. C-HR, Prius'ta da kullanılan GA-C platformu üstünden yükselen kompakt sınıf bir crossover. Ama bunu yaperken isminde gizli kısaltmalara uygun tercihler yapılmış: Coupe High Rider. Toyota'nın TNGA (Toyota New Global Architecture) isimli yeni global mimarisinde üretilen C-HR sıradışı bir tasarıma sahip.





İnsanın sürüşüne dönük olarak kullanımı kolaylaştırıyor. Yüksek kaliteli plastik malzemeler kullanarak bu konuda farın dokularında yüzeyler oluşturulmuş.

Türkiye'de üretilen ilk crossover. Güncel hiçbir Toyota'nın olmadığı kadar özgür ve yenilikçi görünen bir otomobil karşımızda. C-HR'den bahsediyoruz. Otomobilin panttan indirildiğini gördükten sonra bir de direksiyonuna geçelim dedik.

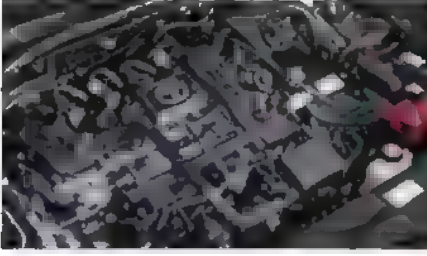


Otomobilin tasarımında elmas formundan ilham alınmış. Eğimli tavan çizgisi, arkaya doğru yükselen omuz çizgisiyle birleşiyor. Bu noktada arka camlar için pek yer kalmamış. Aşırı eğimli, neredeyse tavanla aynı düzlemde ilerleyen C sütunları ve arka cam çok etkileyici görünse de görüş açıları ve kabin içerisi aydınlığının yeterliliği konuları açısından kuşku uyandırıyor. Arka kapı kolları da tam bu noktaya gizlenmiş. Alışılmışın aksine kapı kolu yukarı doğru kaldırılıp arka kapılar açılabilir.

Merakımızı gidermek için önce arka koltuklara oturuyoruz. Alçak tavan çizgisinde baş mesafesi sorunu yaşanmaması için

minderler olabildiğince aşağıya konumlandırılmış. Baş ve diz mesafesi uzun boylular için bile sorun olmuyor. Ancak alçak oturma alanı dizlerin çok yukarıya çekilmesini gerektiren bir oturma pozisyonuna yol açıyor. Bu durum arkada geçirilen zaman uzadıkça rahatsız edici olabiliyor. Çok dar olan yan camlardan yeterli ışık kabine girmiyor. Arka yolcuların dışarıyı görebilmesi pek kolay olmuyor.

Ön koltuklara geçtiğimizde görüş açılarının çok ferah olmadığını fark ediyoruz. Cesur tasarımın bazı fedakarlıklar gerektirdiği kabin içerisinde ortaya çıkıyor. Ancak yine de Toyota logosu altında bu kadar mo-



Benzinli motor seçeneklerini 1.2 T, 2.0 ve 1.8 VVT-i Hybrid dışlarıdır.



Bagaj içinde fazla girinti yok. Yüksek eplik dezavantajı, 377 litrelik hacim yeterli.



Ön koltuklar konforlu. Ön konsoldaki eşya gözetleri ve dijital ekran akıllıca tasarlanıyor.

dern ve dinamik görünen bir otomobilin içerisinde olmak heyecanımızı canlı tutuyor. Ön konsol da çok hareketli. Kapı içlerinden başlayıp ön konsolu saran ince mavi bir çizgi ile hareketli olan olan konsol daha da canlandırılmış. Sürücüye dönük tasarlanan orta ve vites konsollarına erişim rahat. 8 inçlik dokunmatik renkli multimedya sistemini Toyota'nın diğer modellerinden tanıyoruz. Ön koltukların oldukça rahat olduğunu da 200 km'lik rota sonunda söyleyebiliyoruz.

Şerit takip asistanı, çarpışma önleyici fren sistemi, adaptif hız sabitleme sistemi gibi güncel elektronik donanımlar da C-HR'nin güvenliğini artırıyor. C-HR'nin üç adet benzinli güç ünitesi var. 1,2 litre turbo ve 2,0 litre atmosferik motorların yanı sıra Prius'ta kullanılan 1,8 litre benzinli motor hibrit bir sistemin parçası.

Test aracımız 1.2T CVT AWD seçeneği. 1,2 litrelik turbo beslemeli motor alt devirlerden itibaren bir hayli canlı ve CVT otomatik şanzıman ile uyumu başarılı. Otomobil akıcı bir şekilde ilerlemeyi biliyor. Direksiyon ve süspansiyon sistemleri tasarıma yakışan dinamiklikte. Direksiyon sürücüyü yormayacak konforu sunarken sürücüyle iletişimi başarılı. Süspansiyon sistemi de karoser salınımlarını başarıyla kontrol altında tutuyor.

Genel olarak değerlendirdiğimizde, C-HR başarılı motor ve sürüş dinamikleriyle Toyota'ya heyecan kazandıracak önemli bir otomobil

Yaz: Koray Kocaeli Madni Tasary'a

TEKNİK VERİLER

Toyota C-HR 1.2T AWD

Motor tipi ve konumu	Sıra, önde enlemesine turbo
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1197 cc
Maksimum güç	85 kW/116HP 5200 d/d
Maksimum tork	185 Nm 1500-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,4 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	6,3 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	143 g/km
Ağırlık	1460 kg
Toyota'nın Envanterleri	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4360mm/1735mm/ 1565mm
Dingil mesafesi	2640 mm
Yakıt deposu	50 lt
Bagaj hacmi	377 lt

SONUÇ

Toyota'nın C-HR ile Avrupa ve Türkiye'de hedefleri büyük. 2017 yılında Avrupa'da 100 bin, Türkiye'de ise 10 bin adet C-HR'nin satılması hedefleniyor. Bu hedefleri gerçekleştirmek için çekici bir başlangıç fiyatıyla satılmaya başlanan otomobilde zengin donanım ve modern güç üniteleri sunuluyor. Tasarımıyla da yeterli kadar ilgi çekmeyi başaran C-HR'nin mevcut Toyota müşterileri... kendine çekmekten çok, yeni müşterilere ulaşabilecek güçlü bir ürün.

★★★★☆



ORTAK TUTKUMUZ: PERFORMANS

HYUNDAI MOTOR SPORLARI PUREPLUS TEKNOLOJİSİ
İLE ÜRETİLEN SHELL HELIX ULTRA'YI TERCİH EDİYOR



www.shell.com/pureplus



HEYECAN SEBEBİ



Honda için global bir model olması sebebiyle önemli olan onuncu nesil Civic Sedan, tasarımıyla heyecan uyandırıyor. Tamamen yeni olan otomobilde tasarımdan daha fazla yenilik olup olmadığını görmek için mercek altına aldık.

İzmit'te üretilen Civic Sedan, sefine göre çok daha sportif ve ilga çeken bir tasarımıyla yollara çıktı. 1997'de açılan Türkiye'deki fabrikada altıncı nesli üretilen Civic Sedan'ın 2006'da sekizinci nesli, 2012'de ise dokuzuncu nesli bantlardan çıktı. Onuncu nesil Civic Sedan da bu fabrikada üretiliyor. Ancak artık global bir model olarak bantlardan iniyor. Onuncu nesille farklı pazarlarda, farklı tasarım fikri de geride kalmış oldu. Artık tek bir Civic Sedan üretilip tüm pazarlarda aynı tasarımla yollarda olacak.

Yeni bir platforma sahip olan Civic Sedan sefine göre 103 mm daha uzun. Dingil mesafesi de 23 mm artırılan otomobilin iç mekan hacminde de iyileştirmeler yapılmış. İç mekana geçmeden tasarımın dinamik görünmesinde etkili olan yüksekliğin 16 mm azaltıldığını ve genişliğin de 44 mm artırıldığını söyleyelim. Bu sayede daha uzun, geniş ve alçak bir Civic Sedan ortaya çıkartılmış.

Arkaya doğru alçalan bir eğimle gelen tasarım yüksek omuz çizgisiyle birlikte profilden de dinamik bir tasarım görüntüsü elde edilmesini sağlamış. Arkaya geçtiğimizde alışıldık sedan tasarımındaki bagaj kapağı çıkıntısının iyice azaltıldığını görüyoruz. C sütunları kesintisiz bir şekilde stoplara kadar uzanan bir eğime sahip. Bu durum arka koltuklara geçişte ve oradaki baş mesafesinde sorun yaşanıp yaşanmayacağı sorusunu da beraberinde getiriyor. Bunu öğrenmek için arka koltuklara oturuyoruz.

Arka koltuklara geçişte ve inişte sorun yaşanmıyor. Baş mesafesi ise beklediğimizden cömert. Her ne kadar eğimli tavan çizgisi arka yolcuların göz hizasından ilerleyip buradaki görüş açılarını kısıtlasa da kabin içerisinde klostrofobik bir hava oluşmamış. Artan uzunluk ve dingil mesafesinin arka koltuk diz mesafesine olumlu yansıdığını da söyleyebiliriz.





1 Direksiyon üstündeki dokunmatik ses kontrolü rahat kullanılıyor. 2 ESP'yi devredışı bırakma ve park sensörü değişimi direksiyon solunda. 3 Dijital devir ve hız göstergesi rahat izleniyor. 4 Yol bilgisi ekranındaki verileri artırmak için gösterge grubu içine de çok daha kullanmak gerekiyor. 5 Anahatsız çalıştırma sistemiyle motor Start düğmesiyle çalıştırılıyor.

Sürücü koltuğuna oturduğumuzda selefine göre daha sportif bir sürüş pozisyonu sunulduğunu fark ediyoruz. Bunu, sürüş pozisyonunu 20 mm daha alçaltarak elde etmişler. Ancak hem alçak sürüş pozisyonu hem de eğimli sütunlar görüş açıları konusunda kısıtlamalara yol açıyor. Önde de baş ve diz mesafeleri cömert.

Otomobilin içerisinde malzeme kalitesinin artırıldığı fark ediliyor. Ancak sert plastik malzemenin de bolluğu gözlerden kaçmıyor. Bu malzemeye yer verilen bölgelerde elinizi gezdirdiğinizde kalite algısı azalıyor. Deri kaplı ve üç kollu direksiyon simudinin ergonomisi başarılı. Arkasından dijital gösterge grubu rahat takip edilebiliyor. Orta konsoldaki renkli donunmatik multimedya ekranının 7 inçlik boyutu yeterli. Göz hizasına yerleştirilen ek-

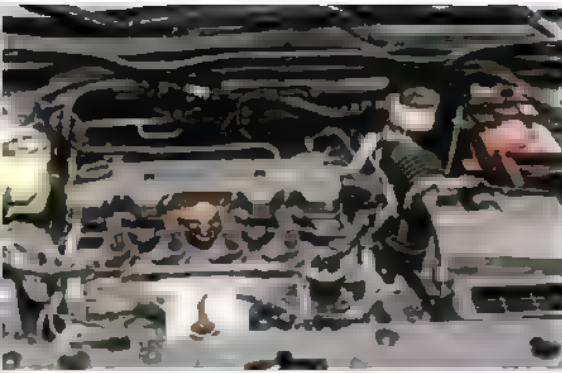
randan iOS ve Android cihazlara uyumlu sistemi yönetmek çok zor değil. HDMi'den Bluetooth'a kadar birçok bağlantı sayesinde bu sisteme mobil cihazlarla dahil olunabiliyor. İstenilen uygulamaların yüklenmesine de izin veren sistemin kişiselleştirme özgürlüğü sunması kullanılabilirliği artırıyor.

Yola çıktığımızda Civic Sedan'ın yeni şasisinin çok daha dinamik olduğunu fark ediyoruz. Karoser salınımları kontrol altına alınmış. Ağırlık transferlerinde otomobil dengesini kaybetmiyor. Bozuk zeminlerde de konfor korunuyor. Direksiyon hassasiyeti yeterli. Küçük hareketlerle yönlendirme-ye izin veren direksiyon sistemi yüksek hızlarda zaman zaman gecikmeli tepkiler verse de genel olarak çalışma karakteri başarılı. Ancak sentetik his sıkıcı olabiliyor.

Test aracımızda 1,6 litrelik atmosferik benzinli motor ve CVT şanzıman ikilisi yer alıyor. Yerini aldığı 5 ileri otomatik şanzımana göre CVT'nin konforu daha fazla gözetip motordan daha az kayıp ile ön tekerleklerle gücü ilettiği hissediliyor. Atmosferik motorun zayıf olan alt devirleri sebebiyle hızlanmak için motor devrinin çok yukarılara tırmanma zorunluluğu, CVT'nin motor gürültüsünü de epey yükseltmesine yol açtığı durumlar yaşanıyor. Gaz pedalına kesintisiz basmak yerine daha dengeli bir hızlanma istenildiğinde bu gibi durumlar yaşanmıyor. Kalkışlarda gaz tepkisi oldukça hızlı. Türevün iyi bir örneğini temsil eden CVT şanzımanında manuel vites değişimine izin verilmesine de S ve L modlarıyla farklı ihtiyaçlar için çözüm üretilmiş.



Arka koltuklar geniş ve rahat. Her türlü konforu sağlamak için tasarlanmıştır.



125 HP'lık benzincil atmosferik motorun LPG opsiyonu da sunuluyor.



Bagaj hacmi 75 litre arttırıldı. Deri görüy, kromlam, metal ve plastik ağırlık, 16 inçlik jantlar.

0-100 km/s hızlanmaya baktığımızda fabrika verisine çok yakın olan 11,9 saniyelik test verisini görüyoruz. Atmosferik motor ve CVT göz önünde bulundurulduğunda ise bu verinin supriz olmadığını benzer motor ve şanzımanlı rakipleriyle arada fark olmadığını söyleyebiliriz. 7,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketiminin oldukça makul olduğunu görüyoruz.

Sonuç olarak Civic Sedan selefine göre daha zengin donanımlı ve dinamik sürüş karakteriyle karşımıza çıktı. Motor tanıdık olsa da sürüşte CVT ile olan hissi farklı. Makul tüketim ve hızlanma verileriyle de şehir içi taleplerini karşılıyor. Daha hızlı için 1,5 turbo benzinciliyi beklemek gerekli. Yakıt ekonomisi için de LPG seçeneği düşünülmeli.

Yazı: Koray Koda.

Fotoğraflar: Ersan Sezer



Elegance ve Executive donanımlarıyla gelen elektrikli açar çamı tıyaz kalın içi tıyazlığı artırıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1597 cc
Maksimum güç	92 kW/125 HP 6500 d/d
Maksimum tork	152 Nm 4300 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	196 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1322 kg
Bagaj hacmi	519 lt

Yürüyen aksam

Süspansiyon sistemi	Önde altı noktadan bağlantılı MacPherson süspansiyon sistemi, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, vira) denge çubukları.
Dönüş çapı	10,9 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	215/55 R16
Lastik	Bridgestone Turanza

Donanım

ABS, EBD, VSA, ESS, HSA, BA, TPMS, frende tutma özelliği, ön, yan, perde havayastıkları, elektrikli kontrolü, harekete duyarlı direksiyon, elektrikli park freni, lastik tamir kiti, direksiyondan kumandalı muzik sistemi, Radyo/CD/MP3 çalar, 5 inçlik renkli ekran, bluetooth, USB girişi, deri kaplı direksiyon simidi ve vites topuzu, ön ve arka park sensörleri, 16 inçlik hafif alaşım jantlar

Rakipler



Hyundai Elantra

1,6 litre 127 HP benzincil motor ve 6 ileri vitesli otomatik şanzımanla Elantra da Civic rakibi

Toyota Corolla

Corolla'da 1,6 lt 132 HP benzincil atmosferik motor ve CVT ikilisi sunuluyor

TEST VERİLERİ

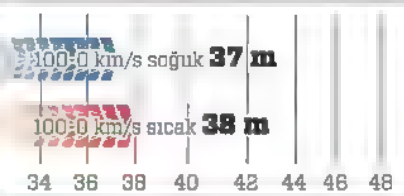
Hızlanma

0-50 km/s	4,8 sn
0-80 km/s	8,0 sn
0-100 km/s	11,9 sn
0-120 km/s	15,2 sn
0-130 km/s	18,0 sn
0-400 m	17,8 sn

Esneklik

60-100 km/s (D'de)	6,1 sn
80-120 km/s (D'de)	7,9 sn

Fren mesafesi



Gürültü

Rolantide	39 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	71 dB(A)

Yakıt tüketimi

CO ₂	153 g/km
Depo kapasitesi	47 lt
Menzil (test tüketimine göre)	696 km



BAKIM

Bakım aralıkları	10.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.310 TL
Garanti (mekanik/boya/korzyon)	6/6/6
Baz fiyat	81.392 TL
Test aracı fiyatı	90.687 TL

ÖLÇÜLER

Honda Civic Sedan



DEĞERLENDİRME

★★★★★

KAROSER, İÇ MEKAN

- ✓ Ergonomik direksiyon, iri düğmeler kullanımı kolaylaştırıyor.
- ✗ Görüş açıları kısıtlı, sert plastik malzemeye fazla yer verilmiş.

DONANIM VE GÜVENLİK

- ✓ Fren mesafesi başarılı, multi-media sistemi ve bağlantıları yeterli.
- ✗ Çarpışma önleyici gibi modern güvenlik donanımları yok.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

- ✓ Makul hızlanma ve tüketim dengesi kuruyor, CVT türünün iyi bir örneği.
- ✗ Zayıf alt devirler, CVT, motor gürültüsüne sebep oluyor

FİYAT

- ✓ Baz fiyatıyla bir cazibe oluşturmaya da donanım ve tasarımıyla cazip
- ✗ Başlangıç fiyatı rakipleri arasında en uygun olanı değil.

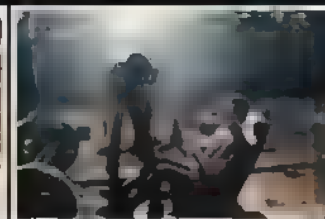


Hakim Uygur, Emre Bağcıoğlu, Selahattin Güçlü ile İbrahim Bulut'dan oluşan Çarkıcılar ve Fatih Var, Nizamettin Kala, Seda Sağdıç ile Faruk Taçer'den oluşan Anahtarcılar takımları yarın için hazır.

USTALIK BURADA

Otomobil sahiplerinin yolu eninde sonunda sanayi sitelerine düşer. Hemen herkesin güvendiği ustaları vardır ve araçlarını onlara teslim eder. İşte o ustalardan sekizi, Türkiye'de daha önce yapılmamış bir işi başarıyor.

Türkiye televizyon tarihinin otomobilseverlere yönelik hiç kuşkusuz en dikkat çekici programı halen TRT Belgesel kanalında Pazar günleri 11.55 ve 21.05'te yayınlanıyor. Sanayi Savaşları'ndan söz ediyorum. Otomobillerle ilgili farklı konularda uzman olan ustaların Çarkıcılar ve Anahtarcılar olarak, dörder kişilik 2 takım halinde hurda malzeme melerden verilen göreve uygun araç tasarlayıp üretmeleri ve sonrasında bu araçlara uygun parkurlarda yarışmasını içeren Sanayi



Bir hafta farklı konseptler yani farklı görevler veriliyor. Kimi zaman bir Çarşak Gecesi, kimi zaman yarışma gibi bir yarışma 1 hafta. Yapılacak yarış konuları kimi zaman daha ilginç oluyor. Zaman zaman ilginç yarışmalar da oluyor ama hep aynı şekilde yarışma için yarışan araçlar, belli bir süre sonra yarışa katılıyor.



En azda yarışlardan biri İlhan Samancı yapıyor bilmemdi, Yürümlüde zorlandığımız zamanlarda ustalar tam gaz gelir.



Özellikle işin önemliyi yapın dediğimizde bilmem ustaların içimdeki çocuktan ortaya çıktı. Her işi yapar da büyük ciddiyetle yapar.

Savaşları'nın sunuculuğunu, naçizane bendeniz yapıyorum

Programdaki görevim sadece sunuculuk değil. Her biri kendi alanında uzman olan ustaların verdiğim görevleri yerine getirirken geliştirdikleri teknik çözümleri, tasarımları ve işçiliklerini de sorguluyorum, not veriyorum. İşin güzel tarafı konuşmaların doğaçlama olması; yani ustalar soracağım soruları tam olarak bilmiyor ve böylece gelen yanıtlar ve benim karşı sorularım tam bir doğallık içinde sürüyor. İtiraf etmeliyim ki, bir aracın imal

edilmesi için verdiğimiz sürelerde bitirilmesi için ustalarımız inanılmaz bir özveriyle çalışırken, buldukları bazı çözümlere hayran olmamak mümkün değil. Çekimler sırasında ustaların gerçek çalışma sürelerini sürekli tutuyoruz ve şimdiye kadar verdiğimiz sürenin dışına taşan bir takım olmadı. Yani 24 saat veriyorsak o araç 24 çalışma saatinde bitiyor. Bu gerçekten büyük bir başarı.

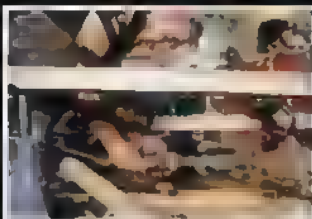
Yönetmenden set çalışanlarına herkesin en iyiye ulaşmak için gösterdiği çabayı görmezden gelemeyiz. Genç ve dinamik yönet-

menimiz Bilal Eroğlu'nun görsel yeteneğini iyi bir ilişki yönetimiyle birleştirmesi, programı her açıdan bir şölene çeviriyor. Sanayi Savaşları'nın yapımcılığını Uğur Veli ve Raif İnan, editörlüğünü Yener Kemendi, sanayi danışmanlığını İlhan Karaca, metin yazarlığını Özgün Öztürk, seslendirmesini ise Uğur Taşdemir üstleniyor. Proje tasarımı Okan Emre Oflaz'a ait. Genç bir tasarımcı olan Osman Karahalilöz'ü de unutmamak gerekiyor. O benim çırağım. "Osman çay getir!"

Yaz. HAZİRAN BÖLÜMÜ



Maddelerden malzeme replama, bunları zıka, bilgi ve tecrübeyle birleştirme tam anlamıyla ustalık gerektiriyor. Sanayi Savaşları'nı özel kılan, ustaların hayal gücüyle sınırı olmaması.



ASLAN SUV'

Peugeot'nun SUV ailesini oluşturan 2008, 3008 ve 5008'den her biri farklı özellikleriyle kendilerine ait müşteri kitlelerine hitap ederken üçlünün ortak özelliği maceracı bir ruhu kullanışlılıkla birleştirmek.



3008



2008

LAR



5008

Aslan pençesi şeklindeki stop lambalarının da etkisiyle ortaya çıkan güçlü bir izlenim, ister gündüz olsun, isterse gece Peugeot'un her anın farkındası ve eminliği sağlıyor.



LED aralıtımlı ışık geniş panoramik açılır cam tavan ile yolculuktan keyifli dönüştürüyor.

Bünyesinde 8 inçlik TFT-LCD ekranla donatılan yeni Peugeot 3008, sürüş asistan sistemleriyle dikkat çekiyor.



Uzun zamandır merakla beklenen yeni Peugeot 3008, son beş yılda yaklaşık üç kat büyüyen kompakt SUV segmentine, tasarımı, üstün donanımları ve gelişmiş teknolojisi ile yeni bir soluk getiriyor. Dış tasarımı ile büyük beğeni toplayan Yeni SUV 3008, yüksek omuz çizgisi, güçlü ve keskin ön tasarımı ile rakiplerinden farklı ve heybetli bir görünüme sahip. Bu heybetli görüntüyü tamamlayan yeni ızgarası, yeni far tasarımı 19 inçlik alüminyum alaşımli jantları, krom detayları ve LED aydınlatma grubu ile dikkatleri üzerine çekiyor. Ön kısımda başlayan iddialı tasarım çizgisi, arkada aslan pençesi etkili üç boyutlu LED stopları birleştiren parlak siyah bant ile de-

vam ediyor. Segmentinde sadece Yeni SUV Peugeot 3008'de sunulan Black Diamond parlak siyah tavan ise aracın premium tasarımını tamamlıyor.

Yeni Peugeot 3008 SUV'un kaliteli malzemelerle üretilen iç mekanı, tasarımı ve üst düzey kalite algısıyla tamamen yeni bir dünyanın kapılarını aralıyor. Gösterişli ve futuristik yapısıyla ön konsol hemen dikkat çekiyor. Bünyesinde barındırdığı ileri teknolojiyi görseleliğiyle vurgulayan yeni nesil Peugeot i-Cockpit® otomobil dünyasındaki kokpit algısında tamamen yeni bir sayfa açıyor. Tamamen sürücü odaklı tasarlanan ve dikkat dağıtmadan keyifli bir sürüş gerçekleştirmesini sağlayan Peugeot i-Cockpit® kullanıcılarını yüksek teknoloji ile baş başa bırakıyor.

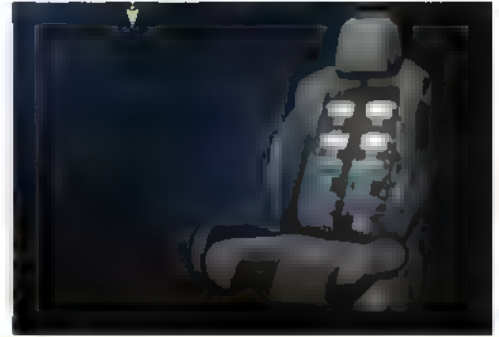
Daha kompakt bir boyuta sahip olan direksiyon iki kollu tasarımıyla sürücüyü optimum görüş alanı ve maksimum diz mesafesi sağlıyor. Farklı malzemeler kullanılarak üretilen kokpitte, donanım seviyesine göre, parçalı deri, krom eklentiler ve parlak siyah yüzeyler gibi detaylarıyla kalite algısını yükseltiyor ve görsel bir şöleni beraberinde getiriyor.

8 inç büyüklüğündeki kapasitif dokunmatik ekran orta konsola adeta bir tablet entegre edildiği izlenimini uyandırırken, bünyesinde barındırdığı teknolojik altyapıyla kullanım kolaylığı ve pratikliği beraberinde getiriyor. Sisteme entegre edilen altı adet piyano tuşu görünümlü düğmeler; radyo, ıclımlendirme paneli, navigasyon, araç özellikleri, telefon ve mobil uygulamalar olmak üzere temel fonksiyonlara doğrudan erişim sağlıyor.



5 adet görsel tuşu görülmüş
dijitalizasyon, radyo, klima kontrol,
telefon, araç özellikleri,
internet ve mobil uygulamalar
ile ilgili araçta temel fonksiyonların
değiştirilmesi mümkün.

Her göstergeye dokunarak
kolaylıkla 5 farklı menüye
ulaşılabilir. Ayrıca 3008'de
yeni 3008'de sunuluyor.



Yükseletilmiş Full Dijital gösterge paneli 12,3 inçlik yüksek çözünürlüklü ekranıyla futuristik bir görünüm sunarken kişiselleştirme imkanıyla sürücünün ihtiyaç duyacağı her şeyi doğrudan görüş hizasına getirerek fonksiyonelliği ve sürüş güvenliğini destekliyor. Direksiyon üzerinde bulunan küçük bir düğme üzerinden kumanda edilen beş farklı gösterge modu sürücüye kişiselleştirme imkanını sunuyor. 'Özel' modunda sürücü dokunmatik ekran üzerinden navigasyon yönlendirmeleri, sürüş destek sistemi, motor bilgileri, yol bilgisayarı ve rota bilgileri gibi farklı bilgileri istediği şekilde ekrana aktarma imkanı tanıyor. Her bir özellik farklı bir görsel animasyonla canlandırılıyor.

Advanced Grip Control sistemi sayesinde Yeni Peugeot 3008 SUV, farklı yol koşullarına adapte olarak sürücüsüne güven veriyor. Ad-

vanced Grip Control; orta konsolda bulunan düğme üzerinden kontrol edilen ve Normal, Kar, Çamur, Kum, ESP kapalı olmak üzere beş farklı sürüş modu sayesinde optimize edilmiş çekiş, 18 inçlik M+S (Mud&Snow / Çamur ve Kar) tipi özel lastikler ve HADC (Hill Assist Descent Control / Eğim iniş destek sistemi) adında tamamen yeni bir eğim iniş yardımcısı gibi özellikleri bünyesinde barındırıyor. Advanced Grip Control, 2017 yılında 3008'de sunulmaya başlanacak.

Yeni Peugeot 3008 SUV, yüksek teknolojiye sahip güvenlik sistemleri ile de dikkat çekiyor.

Aktif ileri sürüş destek sistemleri, sürücüyü uyarmanın yanında gereken durumlarda harekete geçerek olası tehlikeleri engelliyor.

Adaptif Cruise control öndeki aracın hızını takip ederken Aktif güvenlik freni ani trafik sıkışmalarında otomobili tamamen durdurabiliyor.

Aktif şerit takip sistemi ve Aktif kör nokta uyarı sistemi ise tehlikeli bir durumda aracın şeritte kalması için direksiyona güç uyguluyor.

Aktif hız levhası tanıma sistemi, sürücüye bulunduğu yoldaki hız sınırlarını bildiriyor ve Cruise Control sisteminde kullanması için öneriyor.

Sürücü eğer isterse tek bir tuşla bu hızı Cruise Control sistemine atayabiliyor.

Peugeot 2008

Yeni Peugeot 2008 başarılı performansını daha ileriye taşımak üzere SUV tasarımını güçlendirerek daha iddialı ve daha çekici bir



Peugeot'ya özgü Grip Control çekiş sistemi, MudSqueal (Kar ve Çamur) sertifikalı Goodyear Vector (asfaltta birleştirebilir) ve pürüzsüz bir yolda 2008'e bir zemin ve her mevsim şartlarda kontrol kabiliyeti sağlar.

Mirror Screen, sürüşün MirrorLink™ veya Apple CarPlay sistemleri üzerinden ayarlı akıllı telefonunu kontrol edilebilir özelliklere sahiptir.



Access, Active ve Allure donanım seviyeleri GT Line ile taçlandırılıyor.

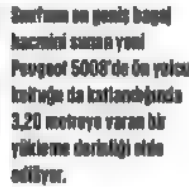


görünümüne sahip oluyor. Çamurluk korumaları, dik konumlandırılmış yeni ızgarası ve kapı çıtalari, sağlamlığını vurguluyor. Yeni Ultimate Kırmızı gövde rengi ise yeni 2008'in gücünü ve enerjisini simgeyor.

Yeni Peugeot 2008, ürün gamına yeni katılan 'GT Line' donanım seviyesi ile segmentinin standartlarına yeni bir bakış açısı getiriyor. Bu yeni donanım seviyesi, yeni özellikleri ile Yeni Peugeot 2008'e daha sportif ve daha zarif bir görünüm kazandırıyor.

Yeni Peugeot 2008 dikkat çekici, benzersiz bir kontrol hissi sunuyor. Peugeot'ya özgü "Peugeot i-Cockpit" ise, 2008'in sezgisel, keskin, esnek ve güvenli sürüş karakterini vurguluyor.

Grip Control adaptif çekiş kontrol sistemi, Yeni Peugeot 2008'in farklı zeminlerde sürüş



Kahvaltıda eğer
gözlerimin
kannama 38 litrelik
bir hacim
sıcağıdır.

HIZLI DÖRT KAPI

Maserati'nin amiral gemisi konumundaki Quattroporte, dört kapı anlamına gelen adının ardında lüks ve dinamizmin en uç örneklerinden biri olmayı sürdürüyor. Makyajlı nesilde olgunluk çağı yaşıyor.



İtalyanlar güzel ve hızlı otomobiller üretmekte köklü bir geçmişe sahip. Maserati, güzellik ve hız dışında söz konusu büyük luk olduğunda en ön plana çıkan İtalyan markası olmayı sürdürüyor. Markanın amiral gemisi Quattroporte, 1963'te çıktığı yolculukta bugün altıncı nesleyle yolları süslüyor. 2013'te satışa sunulan güncel nesil, dört tekerlekten çekiş ve dizel motor gibi özellikleriyle Maserati için dönüm noktaları arasında yer alırken, 5,26 metrelik spor sedan artık makyajlı haliyle karşımızda. Otomobile yapılan makyajın görsel etkileri arasında en çok dikkati çeken bölüm Levante modelini hatırlatan yeni ön ızgara. Bu bölüm eskisine göre daha agresif ve baskın görünmekle kalmıyor aynı zamanda yeni taban kaplamasıyla bir-

likte Quattroporte'nin aerodinamik direncini yüzde 10 iyileştiren elektrikli ayarlanabilen hava giriş kapaklarına da ev sahipliği yapıyor. Otomobilin karoserindeki değişiklikler kısıtlı seviyede tutulsa da iç mekanda daha kapsamlı yenilikler yapılmış. Orta konsolda 8,4 inçlik ekranlı yeni bir bilgi eğlence sistemi sunuluyor. Yeni sistemin kontrol edilmesi için artık vites kolunun arkasında merkezi bir dairesel kumanda yer alıyor ve aynı zamanda Apple CarPlay ve Android Auto sistemleri de destekleniyor. Kokpitteki yeniliklerden nasibini alan havalandırma kumandaları da şık görünümleriyle iç mekanın genel ambiyansına uyum sağlıyor.

Gelişmiş Sürücü Destek Sistemleri'nin yeni paketi, Quattroporte'de bir opsiyon

olarak sunuluyor. Bu paket Dur&Kalk özel ışığına sahip Uyarlanabilir Hız Sabitleyici, Şerit Değiştirme Uyarısı, Gelişmiş Fren Destegine sahip Önden Çarpışma Uyarısı ve Otomatik Acil Durum Freni sistemlerini içeriyor. Sürücü Destek paketiyle birlikte Çevre Görünüm Kamerası da opsiyon olarak sunuluyor.

Makyajla birlikte sunulan GranSport ve GranLusso donanımları sayesinde Maserati Quattroporte'de beklentilere uygun daha sportif veya lüks özellikler yer alıyor. Kabinde GranLusso tarzı, koltuklarda, kapılarda, kafalık ve güneşlikte görülen Ermenegildo Zegna patentli ipek döşeme ile kendini gösteriyor. Kabin içi tasarımı, gösterge panelinde yer alan gözenekli Radica ahşabı ve ahşap laveli deri



Beri ve abyalın ayum
içinde kullanılmıgı iç
renkleri kalite
kılınmıdır.

Ermeneğilde Zeyin
patentli ipok değermeler
GranLusso donanımında
sarılmıştır.

Arka tasarımıda en büyük yeniliği tampon ve
egroz çıkışlarında görmek mümkündür.

TEKNİK VERİLER

Maserati Quattroporte S Q4

Motor tipi ve konumu	V, önde uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2979 cc
Maksimum güç	302 kW/410 HP 5500 d/d
Maksimum tork	550 Nm 1750-5000 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,9 sn
Maksimum hız	286 km/s
Şanzıman	8 ileri vitesli otomat.k
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	9,7 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	226 g/km
Ağırlık	1820 kg

Boyutlar, kapasiteler

Uzunluk/genişlik/yükseklik	5264mm/1948mm /1481mm
Dinül mesafesi	3171 mm
Yakıt deposu	80 lt
Bagaj hacmi	530 lt

SONUÇ

Gerek başarılı dört tekerlekten çıkış gerek 8 ileri vitesli otomatik şanzımanı ile sedan görünümüne karşın gerçek bir sporcu iç mekan kalitesi ve konforu, kullanım emniyetiyle her tur yol şartlarında gerektiğinde makam otomobili gerektiğinde de maksimum sportif beklentilen karşılayan özelliklerde

★★★★☆

direksiyon simidi ile daha zarif bir görünüm kazanıyor. Bu tasarım elektrikli ayarlanabilir pedallar, elektrikli arka güneşlik, dört bölge klüma, ısıtmalı arka koltuklar ve genişletilmiş anahtarsız giriş gibi konfor odaklı ekipmanları da bir araya getiriyor.

Quattroporte GranSport, 21 inçlik Tita-no jantlar, tamponlarda parlak siyah kaplama, kırmızı fren kaliperleri, öndeki "üç başlı mızrak"taki mavi eklemeler, yanda yer alan Saetta logosu, ve ek olarak da jant kapaklarındaki mavi logolarla donatılmış. GranSport'un ön ızgarası, opsiyon olarak, parlak siyah kaplamalı da sipariş edilebiliyor. Quattroporte GranSport'un donanımı sportif sürüş performansını destekleyen yeni ön ve arka koltukları içeriyor.

Boyutları dikkate alındığında markanın şanına yakışır, çok dinamik bir sürüş tecrübesi yaşatan Maserati Quattroporte'nin bu dengeli yapısında gelişmiş S Q4 versiyonundaki dört tekerlekten çıkış sistemi de büyük rol oynuyor.

410 HP gücündeki 3,0 lt'lik çift turbo V6'da Ferrari imzası var. Otomobili 4,9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran motor, yaşattığı performans bir yana sesiyle de çok etkileyici. 8 ileri vitesli ZF üretimi otomatik şanzımanla motorla uyumlu bir etkileşim içindeyken tüm Quattroporte versiyonlarında standart olan Skyhook ısımlı adaptif süspansiyon sistemi de sportiflik ve konfor arasında geniş bir yelpaze sunabiliyor

Yaz. Onno Usta | Palermo, İtalya

ORIJİNAL KOPYA

Mazda MX-5'in İtalyan ikizi Fiat 124 Spider, Abarth sürüşüne özel bir otomobil haline gelirken, kendine has bir karakter sunmayı da biliyor.



Aksanlara kaplı kaliteli bir izlenim yaratırken, tasarımını tamamen Mazda MX-5'ten almıyor.

Marşa basıp motoru uyandırdığımızda tüylerimiz diken diken oluyor. Abarth 124 Spider'i Fiat 124 Spider'in sadece daha süslü ve biraz daha sportif bir versiyonu olduğunu düşünenler duydukları bu ses sonrasında fikirlerini değiştiriyor. Record Monza isimli iki çift çıkışlı egzoz sisteminden gelen derin bas sesler Abarth'ın olayını belli ediyor.

Fiat'tan Abarth yapmak mı? Bunun için Alfa Romeo'nun 200 HP'nin üzerinde güçlere çıkabilen 1,8 lt'lik motor da tercih edilebilirdi. Ancak nispeten yüksek hacimli bu ünitenin, boş ağırlığı 1100 kg'nin altında kalan roadster'in dengesini bozma ihtimaline karşın "sadece" 170 HP üreten 1,4 lt'lik Multiair motor tercih edilmiş. Bu kısıtlı gücün sonucu olarak Abarth 124 Spider yeterince hızlı olabiliyor mu acaba? Evet, hem de nasıl: Bu boyutlardaki ve türdeki bir otomobil için

6,8 saniyelik 0-100 km/s hızlanması ve 232 km/s maksimum hız fazlasıyla iyi. Abarth 124 Spider'in Japon ikizi Mazda MX-5, 160 HP'lik güçlü versiyonunda bu değerlerin gerisinde kalıyor

Yollar dar, virajlı ve öngörülemez olduğunda Abarth 124 Spider, kendisinden çok daha pahalı benzerlerine soğuk terler dökülebilen bir otomobil. Arkadan itiş, hafif yapı, dengeli ağırlık dağılımı, güçlü frenler, çok net direksiyon sistemi, çok iyi ayarlanmış yürüyen aksam ve arka diferansiyel kilidi Abarth'ın bir viraj dansçısı olmasını sağlıyor. Abarth mühendislerinin gösterdiği özen ve çaba gerçekten çok akıcı bir sürüş sunabilen, çok net bir keyif otomobilini çıkartmış.

İtalyanların Mazda'dan farklı olarak yüksek hacimli atmosferik yerine düşük hacimli turbo motor tercihleri daha enerjik ve rahat bir sürüş karakterini de beraberinde getirmiş. Motor ve egzozdan yayılan ses çok heyecan verici bir keskinlikte. Mazda'nın Abarth ile karşılaştırılınca çok teknik ve soğuk bir izlenim bırakan atmosferik motor tercihinin yerine İtalyan sıcaklığını gösteren güç ünitesi şaşırtıcı derecede doğal ve akıcı bir çalışma karakterine sahip. Yüksek güç ve kaliteli diferansiyel sayesinde Abarth'ın potansiyeli MX-5'e göre daha yukarı çekilmiş. Ve bu da keyif katsayısını arttırıyor

Yaz: Johannes Rege nger Eray Ozgur

TEKNİK VERİLER

Abarth 124 Spider

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1368 cc
Maksimum güç	125 kW/170 HP 5000 d/d
Maksimum tork	230 Nm 2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,8 sn
Maksimum hız	232 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Ortalama yakıt tüketimi	8,4 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	148 g/km
Ağırlık	1060 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4054mm / 1740mm / 1233mm
Dingil mesafesi	2310 mm
Yakıt deposu	45 lt
Bagaj hacmi	140 lt

SONUÇ

Fiat 124 Spider'in güzel yanlarını daha keskin ve ateşli bir hale getiren Abarth, keyif veren yol tutuşu, güçlü turbo motoru ve hem akıcı hem de kalbe hitap eden yanlarıyla gerçek bir otomana.

★★★★☆





Go Further

Gelecek Bir Başka



ford.com.tr/birbaska



İSMİNİ GERİ ALDI

Fluence devri artık kapandı. Alışıldık Megane Sedan ismi tekrar sahada. Bakalım eski ismini alan yepyeni kompakt sedan beklenen yenilikleri sunuyor mu?



Kompakt sınıfta yeniden eski ismiyle yola devam eden Renault Megane Sedan, Bursa'daki Oyak Renault fabrikasında üretilip yaklaşık 30 ülkeye ihraç ediliyor. Bu kadar büyük bir sorumlulukla üretilen otomobil için bizim de beklentilerimiz yüksek.

Megane Sedan, yerini aldığı Fluence'a göre çok daha modern bir tasarıma sahip. Artık

marka yüzünün bir parçası olan, C şeklinde, tampona taşan LED gündüz farları Megane Sedan'da bulunuyor. Bu tasarım otomobile önden bakıldığında olduğundan ırılmış gibi algılanmasını sağlıyor. İri tasarlanan Renault logosu başrolde. Uzun ve kambur motor kaputu karoserin tamamında olduğu gibi ütü izlerine sahip. Daha kısa bagaj kapağı tasarım modasına Megane Sedan da uymuş.

Otomobile arkadan bakıldığında orta sınıf temsilcisi Talisman'a benzediği görülüyor. Talisman'ın stopları daha geniş ve içlerinin tasarımı biraz daha farklı. Talisman'dan farklı olarak, Megane Sedan'ın arka tampon köşelerindeki girintiler daha sportif bir hava kazandırıyor.

Megane HB ve Megane Sedan, CMF C/D ismi verilen aynı platformdan yükseliyor



Birkaç yemekte ergonomisi bizzat. Malzeme ve işçilik kalitesi yemekte iyi. Özellikle olarak sadece 8,7 inçlik dokunmatik ekran için 1250 TL'ye mal oldu.

Bazı ölçüleri doğal olarak farklı. Megane HB'in uzunluğu 4359 mm iken, Sedan'ın boyu 4632 mm. Yani Sedan 273 mm daha uzun. Hatchback'in 2669 mm'lik dingil mesafesine karşılık Sedan'ın dingil mesafesi 2711 mm. Bu sayede Sedan'da daha fazla diz mesafesi sunulabiliyor. Test ölçümlerinde Megane HB'de arka diz mesafesi 370 mm, Sedan'da 410 mm olarak kayda geçti.

Hatchback karoserde bagaj 434 litreken Sedan 503 litrelik daha cömert bir bagaja sahip. Yedek lastik alınmadığında bu hacim 550 litre olarak açıklanıyor. Test aracımızda, bagaj kapağı, tampon altında yaptığınız ayak hareketiyle açılma özelliğine sahipti. Bu pratik özellik bagaj kapağının elektrikli olmamasına rağmen işlevselliği artırıyor. Geri görüş kamerası varsa kapak üzerindeki düğme ortadan kalkıyor.

Otomobilin önünde Megane HB, arkasında Talisman izleri bulunurken içerisinde Megane HB'den alındığı görülüyor. 8,7 inçlik tablet tasarımı multimedya ekranını görmeye artık alıştık. Bu sayede ön konsoldaki düğme kalabalığının önüne geçilmiş. İçerikli çok zengin olan sistemi hızlı kullanmak için biraz pratik yapmak gerekiyor. Özellikle klima kumandaları ve müzik sistemi gibi sıklıkla kul-

Megane Sedan, Hatchback'a göre 273 mm daha uzun. Bagaj mesafesi de 42 mm daha fazla.



lanılan fonksiyonların bu sistemin içerisinde bir menüden ulaşıldığı düşünüldüğünde bolca pratik yapmak faydalı olacaktır. Bu sistem Megane Sedan'da standart olarak sunulmuyor. Donanımına göre 4,2 inç ya da 7 inçlik versiyonları da bulunuyor.

Head Up display sistemine de sahip olan Megane Sedan'da hız bilgileri ön cam hizasından da takip edilebiliyor. Bu bilgiler direksiyon arkasındaki konsoldan çıkan şeffaf bir ekrana yansıtılıyor. Bu donanım için 1,500 TL ödemek gerekiyor. Genel olarak görüş açıları sorunsuz olan Megane Sedan'ın eğimli arka camı geri görüş açılarını kısıtlamış

Otomobilin direksiyonunda Hatchback versiyona göre daha farklı bir sürüş hissi sunulduğu fark ediliyor. Sedan karoserin ağırlık dağılımı ve farklı arka süspansiyon sisteminin etkisiyle önden kayma eğilimi Hatchback'e

göre daha erken yaşıyor. Sedan için özel olarak arka süspansiyon bağlantıları ve transvers elden geçirilmiş. Süspansiyon konforu bir adım önde Megane Sedan süspansiyon gürültüsü konusunda daha sessiz.

Masaj fonksiyonlu koltuklar, LED farlar, ayak hareketiyle açılan bagaj kapağı, Head-Up display, sürüş kişiselleştirme sistemi gibi donanımlarıyla Megane Sedan premium havası estirmeyi başarıyor.

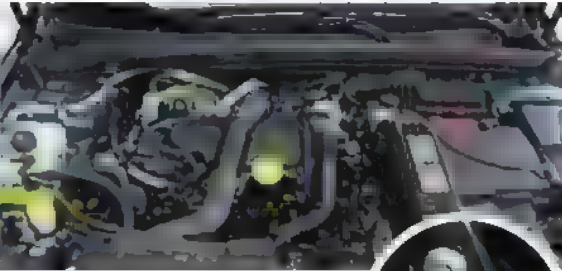
Hızlı ve net direksiyon tepkileri kuruş kalitesini artırıyor. Multi-Sense isimli sürüş kişiselleştirme seçeneğinden Sport seçildiğinde direksiyon daha keyif verici yapıya bürünüyor. Manevralarda ise daha hafif bir direksiyon tepkisi için Comfort seçeneğine geri dönebilirsiniz. Modlar arasında, Neutral, Perso, Sport, Comfort ve Eco seçenekleri bulunuyor.

Sürüş kişiselleştirme sistemi sadece direksiyon yumuşaklığını değil ekonomiyi de ayarlayabiliyor. Eco modu seçildiğinde motor daha ekonomik tüketim için hazırlanıyor. Motor tepkileri daha "sakin" yapıya bürünüyor. Sport modunda ise daha seri hızlanma için motor tepkileri keskinleştiriliyor. Gösterge grubu ve ambiyans aydınlatmaları da bu modlara özel renklere bürünüp sürücünün görsel olarak da hangi modunu seçtiğini gör



Hatchback'a göre arka koltuklarda daha fazla diz mesafesi sunuluyor. Yedek lastikler bagaj 550 litre. Bagajdaki diğer eşyalarla birlikte kullanıma hazırlanır. 500 TL'den başlayan arka kumpana altında yapılmış tekerle hareketiyle bagaj kapağı otomatik olarak açılabilir.

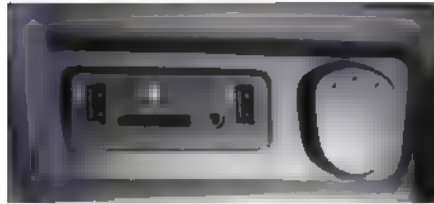




1,5 litrelik turbo dizel motor ekonomide saklı çalıyır. E ileri EDC sensansız geçiş sağlıyor.



Daha iyi bir aydınlattırma için üst donanımda LED farlar da alınabiliyor.



Yine tezgahı içinde 129 çubuk, 301 kart, AUX ve USB girişi bulunuyor.

mesini sağlıyor. İşitsel fark da yaratmak isteyen Renault, hoparlörlerden motor sesinin de modlarla değiştirilip kabine taşınmasına izin vermiş.

Test aracımızda 110 HP'lık 1,5 litre turbo dizel yer alıyor. 1750 d/d'de 250 Nm'lik maksimum torka ulaşan bu motorun önceliği hızlanma performansı değil. Şehir içinde makul ve yeterli hızlanmalar sunabilen motor, otoyol kullanımda, araç sallamalarda ihtiyaç duyulabilen güç taleplerinde bazen yetersiz kalıyor. 7,0 sn'lik 60-100 km/s ve 9,0 sn'lik 80-120 km/s esneklik verileri de bunu destekliyor.

Konu yakıt tüketimine geldiğinde Megane Sedan, 1,5 dCi ile parlıyor. 4,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketimiyle ne kadar ekonomik olabileceğini gösteriyor. Megane Sedan 1,5 dCi ile alınabilen EDC isimli çift kavramalı şanzımanın, konfor ve tüketime olan katkıları açık. Hızlı ve doğru vites seçimleri yapan 6 ileri vitesli otomatik şanzıman sürüş kalitesini artırıyor.

Sonuç olarak Megane Sedan, zengin donanım ve motor seçenekleri sunan, tasarımı, yaşam ve yükleme alanları yönünden de güçlü bir otomobil. Test aracımızdaki 1,5 dCi EDC ikilisi de Megane Sedan'ın ekonomi ve konfor yönlerini ortaya çıkartmayı başaran bir seçenek olarak karşımıza çıktı.

Yaz: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	81 kW/110 HP 4000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,5 sn
Maksimum hız	190 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1395 kg
Bagaj hacmi	550/987 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon sistemi, arkada yarı rijit aks, ön ve arkada helezon yaylar
Dönüş çapı	11,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/40 R18
Lastik	Continental ContiSportContact

Donanım

ABS, AFU, ESC, elektronik patına önleme, ön, yan ve perde havayastıkları, yokuş kallos desteği, LED gündüz farları, manuel klima, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar sürücü koluğu yükseklik ayarı, katlanabilir arka koltuk sırtları, direksiyondan kumandalı Radyo/MP3 çalar, usb, bluetooth bağlantısı, 4,2 inçlik ekran, gövde rengi aynalar ve kapı kolları, 16 inçlik çelik jantlar ve jant kapakları.

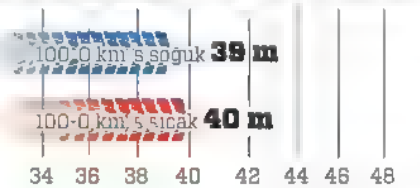
Rakipler

Ford Focus Sedan	Dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisi 89 820 TL'den satılan Ford Focus Sedan da sınıfın ilgi gören modellerinden.
Skoda Octavia	90 250 TL'den başlayan Octavia 1.6 TDI 110 HP DSG sınıfının ekabetçi başlangıç fiyatı sunan seçeneklerinden biri olarak yer alıyor.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	12,8 sn
0-120 km/s	18,7 sn
0-130 km/s	23,0 sn
0-400 m	18,5 sn
Esneklik	
60-100 km/s (D'de)	7,0 sn
80-120 km/s (D'de)	9,0 sn

Fran mesafesi



Gürültü

Rölantide	44 dB(A)
50 km/s (D'de)	63 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)

Yakıt tüketimi

CO ₂	99 g/km
Depo kapasitesi	49 lt
Menzil (test tüketimine göre)	1000 km



BAKIM

Bakım aralıkları	20.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	473,73 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	90.300 TL
Test aracı fiyatı	124.400 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★★

KAROSER, İÇ MEKAN	MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
Geniş bagaj hacmi, arka koltuklardaki diz mesafesi.	Yakıt ekonomisi, çift kavramalı otomatik şanzıman.
Eğimli ve küçük arka cam geri görüş açılarını kısıtlıyor, bagajın iç yapısı.	Hızlanma ve esneklik konularında beklentiyi yüksek tutmayın.
DONANIM VE GÜVENLİK	FİYAT
Sürüş kişiselleştirme seçeneği fark yaratabiliyor, LED farlar	Baz fiyat rekabeti karşılayacak seviyede.
Elektrikli bagaj kapağı sunulmuyor.	Opsiyonlarla fiyatı çok yükseliyor.

FORD'UN YENİ SUV'U

Ford Edge, güçlü motoru, modern tasarımı, yenilikçi teknolojileri, üst düzey konforu, gelişmiş sürüş asistanları ve sınıf lideri sürüş dinamikleriyle sınıfındaki standartları yeniden

Ford'un Avrupa SUV stratejisinde önemli bir rol oynayan en büyük SUV modeli yeni Ford Edge, Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni Ford Edge, pek çok yönden geleceğin habercisi ve her yönüyle kaliteden ödün vermeyen, etkileyici bir modernlik duygusu yaşıyor; güçlü yapısı ve sofistike tasarımı ile tüm dikkatleri üzerine çekiyor. Geniş ve modern bir iç mekana sahip olan yeni Ford Edge, açılabilir panoramik cam tavanı, yüksek kaliteli ve özenli işçiliği ve ergonomik iç mekanıyla göz ahıcı bir duruşa sahip.

Yeni Ford Edge, ileri teknolojileri ile sınıfının standartlarını yeniden belirliyor. İç mekanda gürültüyü yok ederek sürüşe maksimum seviyede odaklanmayı sağlayan Aktif Gürültü Kontrol Sistemi, aracın hızına göre direksiyon çevirme oranını ayarlayan ve park manevrası gibi düşük hızlarda daha az efor harcanmasını sağlayan Sürüş Duyarlı Direksiyon Sistemi ve aracın önüne çıkabilecek insan ve büyük nesneleri algılayıp, tepki verilmediğinde ise otomatik olarak fren yapan Yaya Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı gibi teknolojileriyle yeni Ford Edge, konforlu ve güvenli yolculuğun tanımını yeniden yapıyor.

Güçlü, verimli ve teknolojik

Yeni Ford Edge'de, çift turbo destekli gelişmiş 2.0 litre TDCi motor, yüksek performans sağlarken düşük yakıt tüketim ve emisyon değerleriyle fark yaratıyor. 210 PS'lik motora yarış otomobillerinden aşına olduğumuz 450 Nm'lik bir tork değeri eşlik ediyor. Güçlü performans verilerine rağmen yeni Ford Edge'nin ortalama yakıt tüketimi 5.8lt / 100 km. ve CO2 emisyon değeri 149 g/km düzeyinde kalıyor.

Yeni Ford Edge ile yolda olmak güven veriyor. Akıllı 4x4 Çekiş (AWD) sistemi buzlu yollardan ıslak, kuru zemine ve hatta değişkenlik gösterebilen engebeli arazilerde dahi ileri seviye yol tutuşu ve tepki hassasiyeti sağlıyor.

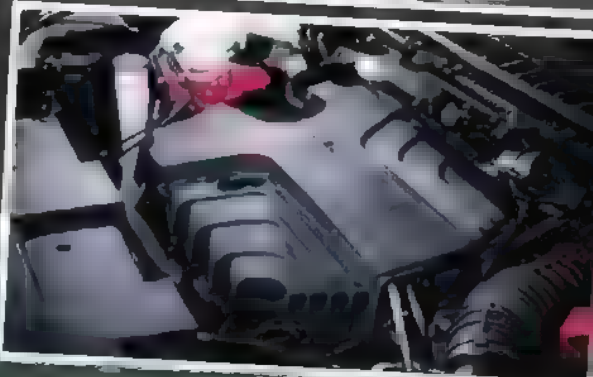
Ford Dinamik LED ön far teknolojisi ise direksiyonun çevrildiği açıyı farlara da yansıtarak mükemmel bir görüş açısı kazandırıyor. Sekiz farklı aydınlatma modunun yanı sıra, manuel olarak da ayarlanabilen serbest moda sahip olan aydınlatma grubu, Yansıma Önleyici Uzun Farlar otomatik olarak ayarlanıp, önceki ya da karşıdan gelen sürücünün gözlerini kamaştırmadan görüş mesafesini maksimuma çıkarıyor.



EDGE



Belgijski sport karavan. Završili smo Ford
EDGE 2 motornicu s potpuno novim
paketi integrirane vjetrobranske i
protektne zaštite na ploči.



2.0 HP glatko i brzo (170 km/h) i
ekonomično (6.4 l/100 km).



Batılıştı güvenlik donanımları

Yaya Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı, yoldaki veya söz konusu yola çıkabilecek yayaları algılayarak sürücüyü uyarıyor ve sürücünün tepki vermediği durumlarda sistem otomatik olarak fren yapıyor.

Hava Yastıklı Arka Emniyet Kemerleri de olası çarpışmalarda milisaniyeler içinde şişerek arka koltukta her iki yanda oturan yolculara maksimum koruma sağlıyor.

Trafik İşareti Algılama Sistemi, trafik levhalarını tanıyarak ilgili bilgiyi yol bilgisayarında göstererek sürücüyü uyarıyor. Geri görüş kamerası ve otomatik park sistemi de Yeni Ford Edge'de sürüşü kolaylaştıran özellikler arasında yer alıyor. 8" dokunmatik renkli ekran, SYNC2 teknolojisi ile birleşerek araç içi müzik, navigasyon, klima ve telefon gibi özelliklerin sesli kontrolüne imkan tanıyor. Premium deri döşemeli ısıtma soğutma fonksiyonlu ön koltuklar ve ısıtmalı arka koltuklar yolculuklara konfor katıyor.

Ön cama entegre bir kamera sayesinde 65 km/sa üzerindeki hızlarda devreye giren Şerit Takip Sistemi, istem dışı şerit değiştirme durumlarında ilk olarak görsel uyarıda bulunuyor. Eğer sürücü tepki vermez ise direksiyon titreyerek sürücüyü bir kez daha uyarıyor. Tüm bu uyarılara sürücünden yine tepki gelmezse Şeritte Kalma Yardımcısı devreye girerek otomatik olarak direksiyona hafif bir tork uygulayarak aracı yumuşak ve güvenli bir şekilde şeride döndürüyor.

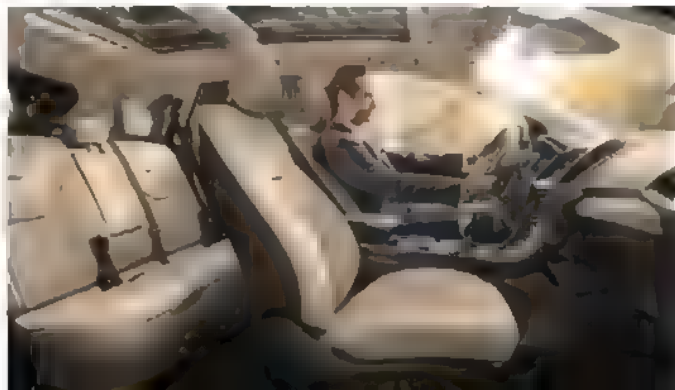
Hıza duyarlı şekilde farklı parametrelere sahip olan Elektrik Destekli Direksiyon Sistemi (EPAS) ise düşük hızlarda hafif, yüksek hızlarda daha sert direksiyon tepkilerine sahip. Bu sistem, aktif titreşim kontrolü özelliğiyle direksiyondaki istenmeyen titreşimleri azaltıp daha keyifli bir sürüş sunuyor.

İkiz aile tasarımı

Yeni Ford Edge'de güçlü gövde yapısı güven duygusu verirken krom detayları da kalitesini simgeliyor. Aracın alt bölümü, ön tampon altı, arka difüzör, aynalar ve arka cam birleşme noktaları özenle tasarlandı ve bu sayede aerodinamik yapı korunurken modern çizgiler de aynı şekilde muhafaza edildi.

Otomobilin ön kısmı geniş ön ızgarası, LED aydınlatmalı farları ve geniş çizgilere sahip ön gövde tasarımıyla dinamikliği temsil ediyor. Derin çizgilere sahip olan omuz çizgisi ön tekerleklerin bitiminden başlayıp arka bölümdeki stop lambalarına kadar uzanıyor. LED aydınlatmalı stop lambaları ise bagaj kapağının yan kısımlarından başlayıp orta bölümündeki Ford logosuna kadar uzanan sofistike bir tasarıma sahip. Bu bölümdeki akıcı tasarım, Ford Edge'i rakiplerinden ayıran özelliklerin başında geliyor.

Yeni Ford Edge, 2.0 lt hacmindeki TDCi motora eşlik eden 6 ileri Powershift çift kavramalı otomatik şanzımana sahip. 10 dış renk ve 3 deri döşeme rengiyle geniş bir tercih yelpazesine sahip olan Edge, Türkiye'de 88 650 USD'den başlayan taksitli edilebilir finansman fiyatıyla satışa sunuluyor.



Savfında bir ille olan Aktif Gürültü Kontrol Sistemi'nde bir kontrol ünitesi, istenmedik sesleri iptal etmek için insan kulağının algılayamayacağı bir "beyaz gürültü" üretir.

10 GÖVDE RENGİ



Platin Beyaz



Elektrik Turuncu



Manyetik Gri



İnce Siyah



Platin Gri



Yakut Kırmızı



Bronzo Turuncu



Oxford Beyaz



Fırtına Mavi



Hafif Mavi



Standart olarak sunulan premium deri döşemede siyah, bej ve kahverengi olmak üzere üç renk seçeneği sunuluyor. Bu koltuklarda ısıtma ve ısıtma arkasında ise ısıtma standart donanımında.

YENİ DÖNEM

Continental ürünleri arasında popüler olan ContiSportContact 5 ve ContiPremiumContact 5 modellerini tek bir üründe birleştirdi ve yeni yaz lastiği PremiumContact 6'yı İspanya'da tanıttı.



İspanya'daki Monteblanco Pistr'inde gerçekleştirilen TeknikForum'da Continental'in yeni özel lastiği PremiumContact 6 ilk kez basın karşısına çıktı.

Continental ürün yelpazesinin önemli örneklerinden PremiumContact modelinin yeni versiyonu PremiumContact 6'yı tanıttı. Tanıtımı markanın artık klasikleşen ve popülerliği olan, her yıl ayrı bir ükede düzenlediği "TechnikForum" isimli etkinliğinde gerçekleştirdi. Bu yıl organizasyon İspanya'nın Sevilla şehrinde bulunan Monteblanco Pistr'indeydi.

Continental bu yıldan itibaren ürünlerinde yeni bir isimlendirme uygulaması kararı aldı. Artık lastik modellerinin isminin başında "Conti" ibaresi bulunmayacak. ContiSportContact 5 ve ContiPremiumContact 5'in yerini alacak olan modelin adı PremiumContact 6 olacak. Buradan da anlaşılacağı üzere şu ana kadar iki farklı model olarak piyasada yer alan SportContact 5 ve PremiumContact 5 modelleri gelecek yıl itibarıyla tek

model şeklinde PremiumContact 6 ismiyle satışa sunulacak.

Continental mühendislerinin açıklamalarına göre, PremiumContact 6'da daha önceki versiyonlara oranla sportiflik, güvenlik, konfor ve gürültü konularında kayda değer gelişme yaşanmış. Bir önceki seri ContiSportContact 5 ile yapılan karşılaştırmalı testlerde buna dair sonuçlar ortaya çıkmış. Özellikle vurgulanan nokta ise



Fren, yol tutuş ve gürültü konularında yapılan iyileştirmeler gelişmiş sürüş hissi yaratmış, bir önceki nesle göre yapılan gelişim etkileyici.

yakıt tüketimi ve performans konularında etkin rol oynayan yuvarlanma direncinin PremiumContact 6'da yüzde 15 oranında azaltılmış olması. PremiumContact 6'nın ön plana çıktığı bir diğer noktanın da ıslak zemin performansı olduğunu belirtmek gerek. Yapılan çalışmalar sonucunda, lastiğin hamur ve desen açısından geliştirilmesi, ıslak zeminde çok daha başarılı bir fren performansı yakalanması sağlanmış. Bunun

sonucundaysa PremiumContact 6, Avrupa Birliği kriterlerine göre ıslak zemin için en yüksek puan olan "A" almaya hak kazanmış. Ek olarak, sürüş ve çevresel faktörler açısından önem arz eden gürültü seviyesi de yaklaşık yüzde 10 oranında aşağı çekilmiş. Pekin, iki farklı modelin birleşmesiyle ContiSportContact ibaresi ortadan kalktı mı? Hayır; SportContact 6 olarak hayatına devam edecek; ancak bu lastik artık seg-

mentasyon icabı sadece ultra yüksek performans lastiği olarak üretilecek PremiumContact 6, 5'ten gelen sportif performans mirasını taşıyacak. Zaten tanımlama olarak "performans/konfor" niteliklerinin ikisini birden de taşıyor.

PremiumContact 6, gelecek yılın yaz aylarında piyasada olacak ve 16 inçten 21 inçe kadar 70 farklı ebatla satılacak

Yaz. Koray Muratoğlu/ Sevilla İspanya



TEST ÖLÇÜM DEMEKTİR !

testlerinde tecrübe ve standartlara oturtulmuş yöntemlerle kapsamlı test sonuçları elde edilebiliyor. Türkiye'deki en gelişmiş cihaz ve en tecrübeli

Testin amacı, aşamaları net bir şekilde tanımlanmış ve her seferinde tekrarlanabilen bir ölçüm metodu kullanılarak araçların aynı standartlarda elde edilen verilerinin kıyaslanmasıdır.

Otomobil testi denildiğinde belki de akla ilk gelen otomobilin direksiyonuna geçip yola çıkmaktır. Ama gerçek bir test sadece sürüş izlenimiyle değil, farklı ölçüm metodlarıyla desteklenendir. Bu konuda Türkiye'de en gelişmiş ölçüm cihazları sadece otohaber dergisinde bulunuyor. Bu sistem ile neredeyse her aracın hızlanma verileri elde edilebiliyor. Belirlenen hız aralıklarında geçen zaman kaydedilebiliyor. Otomobillerin pist turu, slalom zamanları ya da çift şerit değiştirme testinde giriş ve çıkış hızları da ölçülebiliyor.

Araç içi ses ölçümleri için de CEM DT 805 desibel ses ölçer kullanılıyor. Böylece gürültü düzeyi ölçümünde standart sağlanıyor.

Testin sadece makinelerle değil, insanla ve tecrübeyle de ilişkisi olduğu da unutulmamalı. Bu sebeple otohaber dergisinde test ölçümlerini sadece uzman editör yapıyor. Ancak dergideki diğer çalışanların da araçla

tecrübeleri de dikkate alınıyor. Böylece farklı beklentilere sahip kişilerin fikirleri de bir potada eritilmiş oluyor.

Otomobil firmalarının açıkladığı fabrika verilerinin bir kısmı cihazlarla yol koşulları canlandırılıp, bir kısmı da trafiğe kapalı özel test parkurlarında yapılır. Bu veriler ile gerçek yol ve iklim koşullarında yapılan test verilerinin bire bir örtüşme olasılığı çok azdır.

Dergimizin merkezi İstanbul'da olduğu için bu şehrin iklim koşulları ve asfalt kalitesine göre test sonuçları oluşur. Farklı şehirlerdeki

yapılan ölçümlerin sonuçları da buradakilerle farklılık gösterebilir. Örneğin Alman içerik ortaklarımızın benzer otomobille Almanya'da bir pistte gerçekleşen test ölçümlerinde fren mesafesi test sonucu 33 metre olarak kayda geçerken aynı otomobil, bizim yol ve iklim koşullarımızda 35 metrelik sonuç imza atabiliyor.

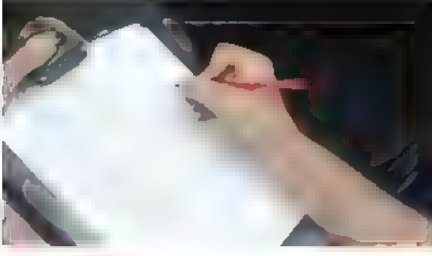
Bütün bir yıl içerisinde, sürekli olarak test yaptığımız için farklı hava koşullarında testleri gerçekleştiriyoruz. Özellikle kış mevsiminde kış lastikleriyle donatılan otomobillerde fren test sonuçları da çok uzun çıkabiliyor.

otohaber YAKIT TÜKETİMİ TESTİ

Bütün otomobiller ile aynı sürüş rotasında en az 200 km yol alması sağlanıyor. Yakıt tüketimi rotası, otoyol, şehir içi ve virajların ve eğimlerin olduğu bir parkuru kapsıyor. Trafik sıkışıklığının yakıt tüketimlerini her defasında farklılaştıracığı için bu rotaların yoğun trafikten uzak noktalarda olması tercih ediliyor. Yakıt tüketimi ölçümünde gereksiz vites değişimi, frenleme ve ani hızlanmalardan kaçınıyoruz. Manuel şanzımanlı

otomobillerde ekonomi için mümkün olan en yüksek viteste, otomatik şanzımanlarda ise varsa ekonomi modunda sürüş tercih ediliyor. Motor soğukken yola çıkılıyor. Şehir içi tüketim verisi için en fazla 50 km/s hız ile 50 km boyunca yol alınıyor. Otoyolda en fazla 120 km/s hız ile 50 km boyunca yol alınarak şehir dışı yakıt tüketimi verisi elde ediliyor. Ortalama test tüketimi verisi, yüzde 45 şehir dışı ve yüzde 55 şehir içi yakıt tüketimini kapsıyor.





Test şablonu

Test öncesinde otomobilin fabrika verileri çizelgesi hazırlanır. Test verileri ve fabrika verileri karşılaştırılarak aynı tabloya yerleştirir. Böylece yorum yapmak kolaylaşır.



Diz mesafesi ölçümleri

Ön koltuk raundelerini en arka ve en öne alıp diz mesafesi ölçülüyor. Ön diz mesafesi için münder birtakimden direksiyon kolunu altındaki kısıpki duvarına kadariki uzunmek ölçülüyor.



Baş mesafesi ölçümleri

Bütün testlerden önce ve sonra kontrol edilmeli. En önemli ölçümlemelerden biriyse baş mesafesiyse ki bu da otomobilin en önemli kısımlarından biridir. Baş mesafesi ölçülüyor.

liyor. Bu ölçümleri kış lastikleri ile yaptığımız test tablosunda mutlaka belirtiyoruz.

Havanın aşırı sıcak ya da soğuk olduğu veya yağışlı zamanlarda test cihazlarımızla ölçüm yapmıyoruz. Hava şartları makul duruma gelince bu ölçümler yapılıyor. Rüzgar hızı da dikkate alınan bir diğer etken.

Test için alınan otomobilin kondisyonunun uygun olduğu varsayılarak, otomobil markasının temsilcisi teslim alınıyor. Eğer sıra dışı bir performans düşüklüğü hissederseniz markaya bildirip otomobilin kontrolün yapılmasını sağlıyor ya da farklı bir otomobil almayı teklif ediyoruz.

Öncelikle aracın yakıt deposunun en az yüzde 75 oranında dolu olması gerekiyor. Lastik hava basınçları yüksüz ağırlığa, üstündeki lastiğe, hız koşullarına göre bildirilen ideal basınca göre ayarlanıyor. Test ölçümü başlangıcından itibaren araçta sadece sürücü olması ve aracın yüksüz olması sağlanıyor. Klima, müzik ve multimedya sistemi gibi araçtan güç çalışabilecek sistemler tamamen kapatılıyor.

Yazı: Koray Kodal

Fotoğraflar: Ersan Sezer



Test öncesi

Test ölçümlerine başlamadan önce, lastikler temiz ve hava basıncı ile lastik basıncı ölçülür. Basınçlar kontrol edilerek fabrika değerlerine getirilir.



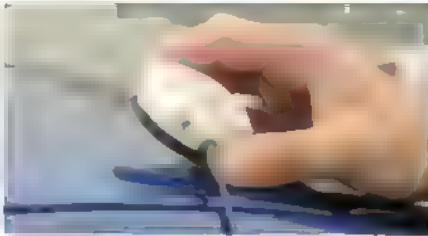
Elektronik destekler

Elektronik destekler, güvenli sürüş için gereklilikler. Ölçümlerde, ilk kalkış anında güç testlerine gidebileceği için bu sistemler kapatılır.



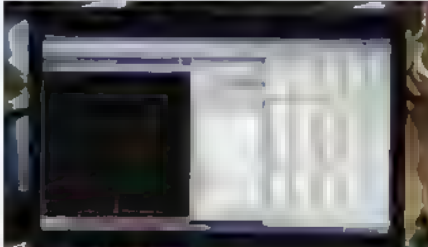
Test cihazı

İşleme ve ölçüm etmek üzere iki parçadan oluşan test cihazı, Alman markası Datron Technology'nin profesyonel bir ürünü.



GPS anteni

Uydulardan alarak alınan verilerle çalışan cihazın iletişimi için GPS anteni kullanılıyor. Mekanizma tahmini olarak çalıştırılıyor.



Verilerin aktarılması

Test ölçümleri sonrasında elde edilen veriler, veri, bilgisayarlı özel programla aktarılır, detaylı bir şekilde incelenmektedir.



Yakıt seviyesi

Test ölçümlerinde, dolu ve boş yakıt depoları arasında ölçümler yapılır. Yakıt seviyesi kontrol edilir. Bu seviye ile ölçüm tam olarak alınır.



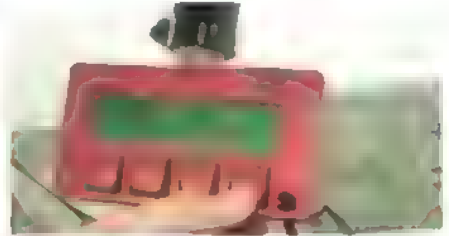
Bağlantı noktası

Test cihazı, otomobilin içine sabitlenirken, iki güç kablosu da 12V güç çıkışından enerji alır. Tek adet güç çıkışı varsa, başka priz kullanılır.



Bağlantı noktaları

Trenden, uçağa kadar çeşitli testlerin gerçekleştirildiği ölçülen test cihazının farklı fonksiyonları için giriş bağlantıları olan kablolarla mevcut.



Ölçüme başlanması

Tüm bağlantılar hazırlandıktan sonra test cihazı ekranından, yapılacak ölçüm seçilir, hızlanma, emeklik ve fren ölçümleri başlatılır.



Hassas ses ölçümleri

Profesyonel ses ölçüm cihazıyla, kabin seviyesinde, 60 km/s, 100 km/s ve 120 km/s hızlarda içeriye yansıyan gürültü düzeyi ölçülüyor. Bu ölçümler de her zaman aynı yolda yapılıyor.

Her satırında kalp atışınızı hızlandıran **spor otomobil dergisi**

SPRINT YILDIZLARI McLAREN 675LT SPIDER, LAMBO HURACAN SPYDER

KANATLI CANAVARLAR BMW M4 GTS, PORSCHE 911 GT3 RS

ZAMAN MAKİNESİ JAGUAR F-TYPE S COUPE

GÖSTERİŞSİZ PERFORMANS VW GOLF R



İZ BIRAKAN TESTLER

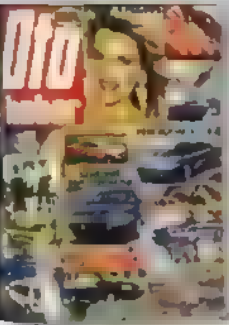


1991

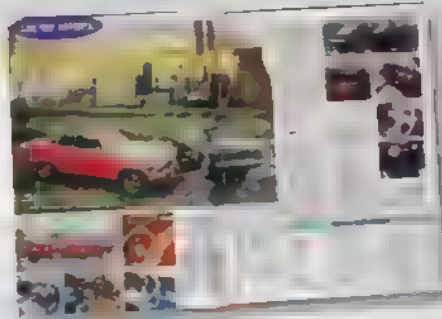


ÖZEL TEST

Kapağının köşesinde, "Oto Haber'den 0 km Suzuki Alto GL" duyurusu bir otomobil dergisi için gerçekten çok cömert bir hediyeyi işaret ediyordu. Henüz otomobillerin testlerini ölçümleyecek cihaz otophaber'de olmadığı için testler uzmanlar tarafından otomobil incelemesi olarak yapıyordu. otophaber'nin ilk özel testi Fiat Tempra'ydı. Fabrika'da adım adım Tempra'nın üretimi anlatılıyordu. Her bir istasyon gezilmiş ve fotoğraflanmıştı. Fabrika ziyaretiyle başlayan gün sonunda Tempra'nın direksiyonu başına geçilmişti. Fabrika pistinde test sürüşü gerçekleştirilen Tempra'nın motorunun biraz güçsüz hissettirdiği ama yol tutuşunun genel olarak beğenildiği not edilmişti.



1992



OTOMOBİL HEDİYE

otophaber ikinci yılına girdiğinde bu kez kapağın köşesinde "Oto Haber'den 0 km FIAT TEMPRA" yazıyordu. otophaber, otomobil hediye etmeye devam ediyordu. Bu yıl da 70'li yılların iki ünlü otomobili, Ford Capri MK1 ve Opel Manta A'nın sürüş izlenimi ve detaylı incelemesi yer alıyordu. otophaber tarihinde iz bırakan konular arasında yer alan bu karşılaştırmalı incelemede Manta'nın motor kaputu altında 1,9 litre 102 HP benzinli motor bulunuyordu. Capri ise 1,6 litre 93 HP'lik motoruyla karşısında yer alıyordu. Her ikisinde de 4 ileri vitesli manuel şanzıman yer alıyordu.



1993



MAZDA MX-5

Artılarında tasarımı, sürüş özellikleri, süspansiyon ve şanzımanı yazılırken, eksilerde, manuel aynalar, kilitlenen ön frenlerden bahsedilmiş.

EN'LER	En az	En çok
Güç	59 HP Skoda Favorit	270 HP Ferrari 328 GTS
Tüketim	6,5 lt/100 km Doğan SLX	10,8 lt/100 km Lada Niva 1.7
Fren	46 m Honda Integra	58 m Mazda 121
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Ferrari 328 GTS	25 sn Lada Niva 1.7
Maksimum Hız	137 km/s Lada Niva 1.7	263 km/s Ferrari 328 GTS



1994



FORD ESCORT COSWORTH RS

1994 yılının en çarpıcı testi hala birçok otomobilseverin rüyalarını süsleyen Ford Escort Cosworth RS'di.

EN'LER	En az	En çok
Güç	26 HP Fiat 126 Bis	300 HP Ford Escort RS
Tüketim	5,6 lt/100 km Toyota Corolla 1.6	13 lt/100 km Chevrolet Corvette
Fren	35 m Ford Escort RS	67 m Ford Festiva
Hızlanma 0-100 km/s	4,96 sn Ford Escort RS	15,6 sn Suzuki Swift GL
Maksimum Hız	116 km/s Fiat 126 Bis	239 km/s Ford Escort RS



1995



AUDI 80 quattro

Audi 80 quattro Competition, sedan karoserde performans rüyası yaşıyor. 2.0 litre 140 HP'lık benzinli motoruyla 0-100 km/s ölçümü 10,2 saniye.

EN'LER	En az	En çok
Güç	58 HP Skoda Fel c a	306 HP Maserati Ghibli
Tüketim	5,3 lt/100 km Corolla 1.3	10,8 lt/100 km Volvo 850 Turbo
Fren	41 m Audi A4	59 m Suzuk. Baleno
Hızlanma 0-100 km/s	5,5 sn Maserati Ghibli	14,0 sn Skoda Felicia
Maksimum Hız	155 km/s Skoda Fel c a	280 km/s Maserati Ghibli



1996



RENAULT LAGUNA

Renault 21'in yerini alan Laguna "Keyifli Fransız" başlığıyla incelenmiş. Otomobilin ortalama puanı 10 üzerinden 8,72 olarak kayda geçmişti.

EN'LER	En az	En çok
Güç	41 HP Daewoo Tico	214 HP Chrysler LHS
Tüketim	4,9 lt/100 km Nissan Micra 1.3	15,3 lt/100 km BMW 523
Fren	41 m Volvo S40 2.0	48 m Ford Mondeo HB
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Subaru Impreza	19 sn Lada Niva 1.7
Maksimum Hız	137 km/s Lada Niva 1.7	260 km/s Subaru Impreza

HONDA

The Power of Dreams

Yeni Honda Civic YENİ YILDA YENİ HAYALLER İÇİN

Yeni Honda Civic, etkileyici tasarımıyla hayalleriniz için yola çıkmaya hazır.
2017 gelmeden Honda Showroomlarına gelin, onunla tanışmak için
daha fazla beklemeyin.



honda.com.tr - 123.com.tr
facebook.com/HondaTR

twitter.com/hondaTR - instagram.com/honda



10 YIL
Honda Garantisini

Honda Finans



1997



FERRARI F355 BERLINETTA

F355 Berlinetta, Yılın Testi başlığıyla unutulmazlar arasında yerini aldı. Yol tutuşu ve hızlanmasıyla bu otomobil "en"ler tablomuzu domine etti

	En az	En çok
Güç	60 HP Ford KA 1.3i	380 HP Ferrari F355
Tüketim	4,2 lt/100 km Skoda Felicia	24,4 lt/100 km Ferrari F355
Fren	37 m Ferrari F355	45 m Opel Astra 1.6
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Ferrari F355	15,7 sn Nissan Terrano
Maksimum Hız	155 km/s Nissan Terrano	295 km/s Ferrari F355

HUMMER H1

H1'in dünyanın en iyi arazi aracı unvanını hak edip etmediğini Banu Hasırcıoğlu kaleme almış Banu, H1'in şehir içinde bile kullanılabileceğini belirtmiş.

	En az	En çok
Güç	64 HP VW Caddy	355 HP Spectre R42
Tüketim	4,9 lt/100 km Renault Megane 1.6	22,0 lt/100 km Spectre R42
Fren	37 m Spectre R42	47 m Renault Scen c
Hızlanma 0-100 km/s	4,8 sn Spectre R42	20,1 sn VW Caddy
Maksimum Hız	134 km/s Hummer H1	285 km/s Spectre R42

PORSCHE BOXSTER

Bu yıl yayınlanan testlerde Jeep Cherokee'den Pontiac Trans Am'a kadar Amerikanlar ız bıraksa da Porsche için dönüm noktası olan Boxer öne çıkıyor.

	En az	En çok
Güç	51 HP Daewoo Matiz	400 HP BMW M5
Tüketim	6,7 lt/100 km Seat Toledo 1.6	22,5 lt/100 km Jeep Cherokee 4.7
Fren	37 m Pontiac Trans Am	49 m Lada 2110 Vega
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Pontiac Trans Am	17,5 sn Daewoo Matiz
Maksimum Hız	144 km/s Daewoo Matiz	280 km/s Chevrolet Camaro

HONDA S2000

Honda tarihine adını altın harflerle yazdıran S2000'in 2,0 litre 240 HP'lık motorunun, litre başına 120 HP güç üretim rekoru uzun süre kırılmadı.

	En az	En çok
Güç	68 HP Skoda Fabia 1.4	280 HP BMW X5 4.4iA
Tüketim	5,6 lt/100 km VW Passat 1.9 TDI	18,8 lt/100 km BMW X5 4.4iA
Fren	36 m Toyota Avensis	53 m Lada Vega
Hızlanma 0-100 km/s	6,4 sn Subaru Impreza	17,0 sn Nissan Terrano II
Maksimum Hız	155 km/s Opel Agila 1.2	248 km/s Subaru Impreza



1998



1999



2000



EN TARZ SUV FIAT 500X, ŞİMDİ DİZEL OTOMATİK.



En uygun fiyatla, en uygun şekilde, en uygun şekilde, en uygun şekilde, en uygun şekilde.

YIL SONUNA ÖZEL

1.6 MULTIJET DİZEL OTOMATİK VİTES 500X

DÜZ VİTES FİYATINA.



500X





2001



MERCEDES ML 55 AMG

Mercedes M Serisi'nin en güçlüsü 55 AMG, 347 HP güç ve 510 Nm'lik maksimum tork ürettiyordu. 0-100 km/s hızlanması 7,0 sn olarak kayda geçmiş.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	55 HP Hyundai Alti 1.0	347 HP Mercedes ML 55 AMG
Tüketim	6,2 lt/100 km Opel Corsa 1.2	14,4 lt/100 km Mercedes ML 55 AMG
Fren	38 m Ayd A4 2.0	55 m Peugeot Partner
Hızlanma 0-100 km/s	7,0 sn Mercedes ML 55 AMG	21,2 sn Ford Ranger
Maksimum Hız	142 km/s Ford Ranger	245 km/s Opel Astra Coupe



2002

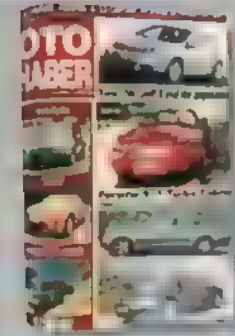


FIAT DOBLO

Doblo 1.9 JTD, test sayfalarına konuk olmuş. 41 metrelik fren mesafesi beğenilen otomobil, 6,7 lt/100 km tüketimiyle öne çıkıyor.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	70 HP Peugeot 206 1.4 HDi	390 HP Maserati Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Hyundai Accent 1.5	18,6 lt/100 km Maserati Coupe
Fren	38 m Alfa Romeo 156	47 m Kia Rio 1.5
Hızlanma 0-100 km/s	5,5 sn Maserati Coupe	15,5 sn Peugeot 307 SW
Maksimum Hız	164 km/s Opel Combo	285 km/s Maserati Coupe



2003

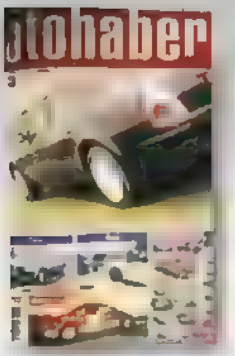


VW PHAETON

0 yılın en güçlü otomobili W12 motorlu Phaeton'du. VW Phaeton çok heyecan uyandıran bir yenilik olsa da bu uzun süre popülerlik sağlayamadı.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	59 HP Daihatsu Coure	420 HP VW Phaeton
Tüketim	5,1 lt/100 km Opel Corsa Van 1.7	16,2 lt/100 km Mercedes SL 500
Fren	36 m Volvo S60 R	43 m VW Transporter
Hızlanma 0-100 km/s	5,6 sn Volvo S60 R	16,0 sn Kia Sorento
Maksimum Hız	160 km/s Fiat Palio 1.2	275 km/s VW Phaeton



2004



MASERATI QUATTROPORTE

Pininfarina imzalı Quattroporte'nın 4,2 litrelik V8'i 400 HP gücünde. Motor sesi keyif veren otomobilin performansı "etkileyici" olarak tanımlanmış.

EN'LER

	En az	En çok
Güç	63 HP Fiat Strada 1.9d	400 HP Maserati Qpote
Tüketim	5,5 lt/100 km Ford Fusion 1.4 TDCi	21,4 lt/100 km Maserati Qpote
Fren	36 m Mitsubishi Evo 8	47 m Nissan Pick-Up
Hızlanma 0-100 km/s	5,7 sn Maserati Quattroporte	19 sn Isuzu D-Max
Maksimum Hız	144 km/s Kia Picanto 1.1	275 km/s Maserati Qpote

YENİ SUV PEUGEOT 3008

HİÇBİR SUV BU KADAR İLERİ GİTMEDİ



YENİ NESİL PEUGEOT i-COCKPIT® / FULL DİJİTAL GÖSTERGE PANELİ / PANORAMİK GÜNEŞLİK
İLERİ SÜRÜŞ GÜVENLİK SİSTEMLERİ / OTOMATİK BAGAJ KAPAĞI

PEUGEOT PARTNER TOTAL

Yeni SUV Peugeot 3008 1.6 BlueHD 120 S&S EAT6 sürme gücü 4.2 lt/100km, ortalama CO₂ emisyon değeri 106g/km'dir.
Bu de kullanışın göreli. Türkiye için göreli tüketim değeri belirtilmiştir.

Peugeot Motor ve Otomobil Sanayi A.Ş.

www.peugeot.com.tr

0212 300 3008

0212 300 3008

YENİ SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



2005



PORSCHE CAYENNE TURBO

Porsche logosuna yakışacak bir performans ile karşımıza çıkan Cayenne Turbo, 450 HP'lık güç ve 620 Nm'lik tork ile 2355 kg'lık devî adeta uçunuyor.

	En az	En çok
Güç	60 HP Fiat Panda 4x4	450 HP Porsche Cayenne T
Tüketim	5,8 lt/100 km Smart forfour 1.5 cdi	16,9 lt/100 km Audi A8L 4.2
Fren	37 m Nissan 350 Z	47 m Peugeot Partner
Hızlanma 0-100 km/s	5,9 sn Porsche Cayenne	17,6 sn Opel Meriva 1.3
Maksimum Hız	145 km/s Mazda B2500	266 km/s Porsche Cayenne T



2006

vanlı caddesi



FERRARI F430 SPIDER

Unutulmayacak testler arasında Ferrari F430 Spider testi olmazsa olmaz. Sesi ile etkileyen F 430'un sürüş dinamikleri de akıllarda yer etmişti.

	En az	En çok
Güç	54 HP Citroen C1	490 HP Ferrari F430 Spider
Tüketim	4,5 lt/100 km Citroen C1	22,0 lt/100 km Ferrari F430 Spider
Fren	35 m Ferrari F430 Spider	48 m Daihatsu Terios
Hızlanma 0-100 km/s	4,0 sn Ferrari F430 Spider	14,9 sn Fiat Doblo 1.9 D
Maksimum Hız	154 km/s Citroen C1	310 km/s Ferrari F430 Spider



2007



VOLVO C30

Volvo'nun cesur hamlesi C30 günümüze ulaşamadı. Şık ve sıra dışı görünen 3 kapılı hatchback, 1,8 litre'lik dizel motoruyla ekonomi vaat ediyordu.

	En az	En çok
Güç	54 HP Citroen C1 1.4 HDi	400 HP Maserati Q porte
Tüketim	4,5 lt/100 km Citroen C1 1.4 HDi	17,5 lt/100 km Maserati QP
Fren	36 m Ford Focus ST	48 m Daihatsu Terios 1.5
Hızlanma 0-100 km/s	5,7 sn Mercedes CL 500	16,8 sn Mitsubishi L200
Maksimum Hız	154 km/s Citroen C1 1.4 HDi	270 km/s Maserati Q porte



2008



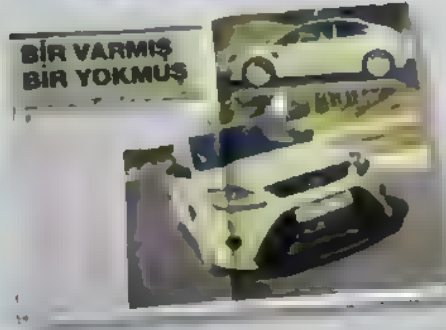
BMW M3 COUPE

Son atmosferik M3, coupe karoserisiyle testimize konuk oldu. Opsiyonel karoser üstü kaplamalarla yurtici görünen otomobilin sürüşü de çarpıcıydı.

	En az	En çok
Güç	65 HP Kia Picanto 1.1	420 HP BMW M3 Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Renault Clio G Tour	15,3 lt/100 km BMW 532i
Fren	36 m Porsche Targa 4S	47 m Geely Familia
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn BMW M3 Coupe	15,6 sn Hyundai i10 1.1 otm
Maksimum Hız	142 km/s Hyundai i10 1.1 otm	280 km/s Porsche Targa 4S



2009



FORD FOCUS RS

Yılın iz bırakanlarından biri Focus RS'ti. Direksiyon ve süspansiyonuyla çok sıkı hissettiren otomobilin hızlanma ve fren performansı da akıllarda kaldı.

EN'LER	En az	En çok
Güç	69 HP Ford KA	306 HP BMW Z4 sDrive35i
Tüketim	4,7 lt/100 km smart fortwo mhd	15,2 Mazda RX-8
Fren	37 m Ford Focus RS	47 m Geely Fami ia
Hızlanma 0-100 km/s	5,6 sn BMW Z4 sDrive35i	15,4 sn Daihatsu Terios 1.5
Maksimum Hız	150 km/s Daihatsu Terios 1.5	263 km/s Ford Focus RS



2010



MAZDA3 MPS

Önden çekişli, beş kapılı, ateşli kompakt sınıfında mücadele eden Mazda3 MPS de unutulmayacak otomobiller arasında yerini almıştı.

EN'LER	En az	En çok
Güç	67 HP Suzuki Alto	320 HP Infiniti G37S Coupe
Tüketim	4,9 lt/100 km Fiat Punto 1.3	14,9 lt/100 km Mazda CX-9
Fren	37 m Renault Megane HB	47 m Suzuki Alto
Hızlanma 0-100 km/s	6,0 sn Infiniti G37S Coupe	17,5 sn Dacia Logan MCV
Maksimum Hız	150 km/s Suzuki Alto 1.0	250 km/s Mazda3 MPS



2011



MERCEDES E 63 AMG

Aston Martin Vantage'dan, Mercedes E 63 AMG'ye hızlı otomobillerin olduğu bir yıldır. Son atmosferik V8 motorlu E 63 AMG hala aklımızda.

EN'LER	En az	En çok
Güç	69 HP Hyundai i10 1.1 otm	525 HP Mercedes E 63 AMG
Tüketim	4,7 lt/100 km VW Polo	17,5 lt/100 km Aston Martin
Fren	36 m Mini Cooper	49 m Tata Vista
Hızlanma 0-100 km/s	5,0 sn Mercedes E 63 AMG	15,8 sn Hyundai i10 1.1 otm
Maksimum Hız	149 km/s Hyundai i10 1.1 otm	305 km/s Aston Martin



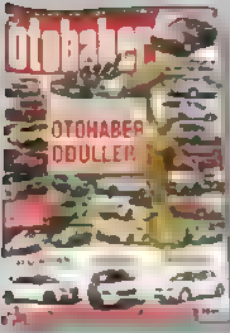
2012



FISKER KARMA

Elektrikli otomobiller tartışılırken, Fisker lüks spor dört kapılı bir otomobil ile Türkiye'de satılıyordu. Tasarımıyla da büyük ilgi gördüğü kesin.

EN'LER	En az	En çok
Güç	75 HP Ford B-Max 1.5 TDCi	525 HP Mercedes CLS 63
Tüketim	0 lt/100 km Renault Fluence Z.E.	12,6 lt/100 km Mercedes CLS 63
Fren	37 m Mercedes C63 AMG	46 m Isuzu D-Max
Hızlanma 0-100 km/s	5,1 sn Mercedes CLS 63	16,7 sn Ford B-Max 1.5
Maksimum Hız	135 km/s Renault Fluence Z.E.	250 km/s Mercedes CLS 63



2013



MERCEDES A45 AMG

En'ler tablomuzda üstüğünü açıkça gösteren A45 AMG 4MATIC, Mercedes'in 2,0 litre silindir hacmiyle sunduğu ilk AMG modeliydi.

EN'LER	En az	En çok
Güç	69 HP Fiat Panda	360 HP Mercedes A45 AMG
Tüketim	4,4 lt/100 km Citroen C-elyse	12 lt/100 km Toyota C V8
Fren	35 m Mercedes A45 AMG	51 m Mercedes Viano
Hızlanma 0-100 km/s	4,9 sn Mercedes A45 AMG	16,2 sn Citroen C3 1.4
Maksimum Hız	155 km/s Mercedes Citan 109	250 km/s Mercedes A45 AMG



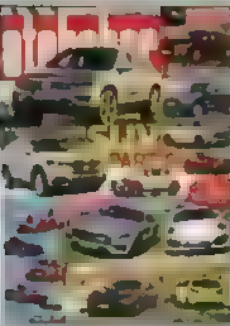
2014



PEUGEOT RCZ R

1,6 litrelik turbo benzinli motor 270 HP güç üreterek zoru başarıyor. RCZ R da şasisiyle bu gücü çok iyi taşıyor. Tasarımıyla da etkileyici bir otomobil.

EN'LER	En az	En çok
Güç	65 HP Hyundai i10 1.0	360 HP Mercedes CLA 45
Tüketim	4,6 lt/100 km Peugeot 308 1.6	13,0 lt/100 km Mercedes G350
Fren	35 m Renault Megane R.S.	43 m Mercedes G350
Hızlanma 0-100 km/s	4,9 sn Mercedes CLA 45	17,9 sn Hyundai i10 1.0
Maksimum Hız	145 km/s Hyundai i10 1.0	250 km/s Peugeot RCZ R



2015



BMW i8

Spor otomobil dünyası için BMW önemli bir adım attı. 1,5 litrelik benzinli motor ve elektrikli motoruyla hibrit spor otomobil i8, unutulmayacaklardan.

EN'LER	En az	En çok
Güç	82 HP Citroen C4 Cactus	455 HP Mercedes S 500
Tüketim	4,6 lt/100 km Peugeot 308 1.6 HDi	14,0 lt/100 km Mercedes S 500
Fren	35 m BMW 8	45 m Peugeot 2008
Hızlanma 0-100 km/s	4,6 sn BMW 8	15,5 sn Citroen C4 Cactus
Maksimum Hız	172 km/s Citroen C4 Cactus	250 km/s Mercedes S 500



2016



ASTON MARTIN RAPIDE S

Çok sevdiğiniz bir yemekten aldığınız büyük lokma gibi, Aston Martin Rapide S sesinden sürüş dinamiklerine kadar büyük mutluluk veriyor.

EN'LER	En az	En çok
Güç	87 HP Hyundai i10 1.2	560 HP Aston Martin Rapide
Tüketim	4,9 lt/100 km Dacia Sandero 1.5	15,5 lt/100 km Aston Martin
Fren	35 m Skoda Octavia RS	46 m Peugeot 2008 1.6
Hızlanma 0-100 km/s	4,8 sn Aston Martin Rapide	14,8 sn Peugeot 2008 1.6
Maksimum Hız	175 km/s Hyundai i10 1.2	327 km/s Aston Martin Rapide

Hayatın, hayal! Garzın.



Dinamik ve ayırt edici tasarım
8.7" Dokunmatik Ekran ve Head-Up Display
EDC çift kavramalı dizel otomatik vites

GÖSTERİSSİZ PERFORMANS

Bir otomobil bu kadar da comert olmaman! 8,0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma, dört tekerlekten çekişin güveni, otomatik şanzımanın konforu ve fonksiyonel karoser, spor otomobil kavramında dengeleri bozuyor!



Spor otomobil beklentilerini aşan bir otomobil istiyorsanız karşınıza Volkswagen Golf R çıkıyor. Dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzımanla birlikte gelen 2,0 litre 300 HP'lık motor, fonksiyonel bir kompakt karoserde birleşiyor.

Buyuk hava gırışli tampon, 19 inçlik jantlar ve dört egzoz çıkışı olmasaydı onu 1.2 TSI'dan ayırt etmek pek mümkün olmayacaktı. Otomobilin ne kadar da sportif göründüğünden bahsetmeyeceğiz. Çünkü kontak anahtarını çevirdiğimizde tasarım bizim için arka plana

geçmiş oldu. Otomobil, küçük bir homurtu ile uyandı. 6 ileri vitesli otomatik şanzımanın hemen yanındaki sürüş modu düğmesine basıp, Eco, Comfort, Normal ve Race seçeneklerinden en keskin olanı, Race'i seçtik. Race'i seçene kadar geçen sürede direksiyonunda olduğumuz otomobil sesi hariç "normal" bir Golf gibi konforlu ve sakin yol alıyordu. Ama Race'de apayrı bir otomobilimiz oldu!

Direksiyonun elektrik desteği azaltılıp daha sert bir yapıya büründü. Motor sesi özel ses kutusu sayesinde kabin içersini dolduracak seviyeye ulaştı. Gaz pedalı daha hassas ve

gaz keleşi tepkileri daha hızlıydı. Süspansiyon artık daha sert.

Gücünü dört tekerleğe adeta şiir gibi akıcı ve pürüzsüz aktarılmasında Haldex kavramanın başarısı var. Golf R virajları büküp düzeltiyor. Siz içersindeki G kuvvetine dayandığınız sürece dönüş yapabilecekmış gibi hissediyorsunuz. Gaz pedalına basıldığında hemen tepkiye cevap veren 300 HP'lık turbo destekli motor alt devirden itibaren canlı ve devirlenirken de nefessiz kalmıyor. Vücudun uzvu gibi söz dinleyen direksiyon ile unutulmayacak bir sürüş tecrübesi sunuyor. Adaptif şasi kontrolü DCC de sportif istekleri çok iyi karşılıyor. Performanslı sürüş sırasında karoser adeta bir kartung otomobili gibi stabil kalıyor. Aşırı salınımların önüne geçilmiş.

6 ileri vitesli otomatik şanzıman ıslak tipte çift kavramalı bir ünite. Kuru tipteki kavramaya göre biraz daha yavaş çalışan sistem ıslak kavrama sayesinde sıkışık trafikte sarıntı sorunları yaşatmıyor. Performans odaklı sürüşte çok hızlı ve yerinde vites geçişleri



Tampon kenarlarında konumlandırılan üç adet çift egzoz uçları Golf R'in göçünün dışa yansımaları.

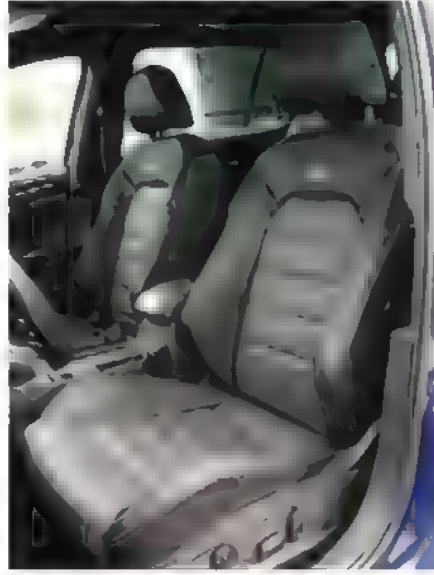




Spor sürüşünün
güçlü ve hızlı
özelliklerini
gösteren
dijital hızölçer



Motor kaputu altında güçlü ifade eden kaplama yerine ara-
ştırma için ayrılmış bir bölge var.



Spor koltuklar sürüşün konforunu sağlarken
dizaynları da çok başarılı.



Dört tekerlekten çekişin 4 Motion logosu
viten içinde yer alıyor.

Teknik veriler

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1984 cc
Maksimum güç	221 kW/300 HP 5500-6200 d/d
Maksimum tork	380 Nm 1800-5500 d/d

0-100 km/s hızlanma	4,9 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	4X4

Test verileri

0-50 km/s	1,9 sn
0-80 km/s	3,6 sn
0-100 km/s	4,9 sn
0-120 km/s	8,7 sn
0-130 km/s	7,7 sn
0- 400 m	13,2 sn

Esneklik

60- 100 km/s (D'de)	2,7 sn
80- 120 km/s (D'de)	3,3 sn

Fren mesafesi

100-0 km/s soğuk/sıcak	36 m/37 m
------------------------	-----------

Yakıt tüketimi

Test tüketimi	10,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,9 lt/100 km
CO ₂	159 g/km

Kapasiteler

Uzunluk/Gençlik / Yükseklik	4276 mm/1799 mm/ 1438 mm
Dungil mesafesi	2630 mm
Yakıt Deposu	55 lt
Ağırlık	1495 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/35 R19
Bagaj hacmi	343 lt

Fiyatlar

Baz fiyat	214.806 TL
Test aracı fiyatı	214.806 TL

Değerlendirme



sağlayan şanzıman, yoğun trafikteki dur-kalk durumunda bile ısınma uyarısı vermedi. Bu bile Golf R'in günlük kullanıma ne kadar uygun bir spor otomobil olduğunun göstergesi. İstenildiğinde vites kolu üstünden ya da direksiyon arkasındaki vites kulakçıklarıyla da yönetilebilen şanzımanın vites kol aşağı doğru çekilip spor seçenek de kullanılabiliyor.

Motor, şanzıman ve dört tekerlekten çekimli aktarmanın birbiriyle uyumu ve performans odaklı çalışması sayesinde fabrika verisine göre 4,9 saniye olan 0-100 km/s hızlanma verisine rahatlıkla ulaşabildik.

Golf'ün fonksiyonel özellikleri, malzeme ve işçilik kalitesine sahip olan R, bunun üstüne çok kolay kontrol edilebilen gerçek bir performans otomobili eklemeyi başarmış. Üstelik bunun sınıf standartlarına uygun bir fiyatla sunarak birçok kişinin hayallerinin spor otomobiliyle ulaşmasını kolaylaştırıyor.

Yazar: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

SAMSUNG

Görünürde saat,
gerçekte fazlası.
Samsung Gear S3
#yaparsın

- Dahilli hoparlör • Bağımsız GPS
- Suya dayanıklı tasarım • Yükseklik ve basınç ölçer

Gear S3 frontier





- Telefon görüşmesi ve SMS için bluetooth üzerinden mobil cihaz bağlantısı gereklidir.
- Suya dayanıklılığı (IP68) sadece 15 metre derinliğe ve 30 dak. ya kadar yapışan IP68 test. sonucuna dayanır.
- Çizme kayış dışındaki renkli kayışlar ayrı satılmaktadır.

SKODA'NIN AMİRAL GEMİSİ: SUPERB

Baştan sona yeniden tasarlanıp geliştirilen üçüncü nesil Skoda Superb, tasarımının yanı sıra boyutları, iç mekanı, tüm dikkatleri üzerinde topluyor.

Skoda markasının "amiral gemisi" konumundaki modeli Superb, üçüncü nesliyle sınıfının standartlarını belirliyor. Her detayı ile yeniden tasarlanıp geliştirilen Superb, gerek kullanılan tasarım dili, gerekse de iç mekanının boyutları, yeni donanım seçenekleri, teknolojik yenilikleri ve motor seçenekleriyle sınıfında daha üst basamaklarındaki yerini sağlamlaştırıyor.

Yeni nesil Superb, üst düzeyde fonksiyonelliğin, göz alıcı tasarımın, yüksek bagaj kapasitesinin yanında konfor, bilgi ve iletişim teknolojileri, güvenlik, performanslı ve çevreci motorlarıyla da farkını ortaya koyuyor. Yeni Superb'de, farklı güçlere sahip benzinli ve dizel motor seçenekleri bulunuyor.

İlk iki neslinde arka koltuktakilere sınıf ortalamasının da üzerinde geniş bir mekan sunan Superb, bu geleneği üçüncü neslinde de bozmadı. Sınıfına bu anlamda da yeni standartlar getiren Superb'de, daha lüks donanımlar yer alıyor.

Bunlar arasında üç boyutlu navigasyon seçeneği sunan, internet erişimine açık, Smart link fonksiyonları olan 8 inçlik ekranlı yeni nesil Columbus Multimedya ve Navigasyon Sistemi, iPad bağlantısı ve tutucusu, 3 boyutlu ses teknolojisine sahip 12 hoparlörlü Canton 610w müzik sistemi alternatifi de bulunuyor. Ayrıca yeni nesil Superb'de üç bölge iklimi, elektrikli bagaj kapağı ve bagaja dokunmadan açmayı sağlayan "sanal pedal" fonksiyonu, Dinamik Şasi Kontrol Sistemi gibi farklı unsurları bulmak mümkün.

Güvenlik alanında sunduğu aktif ve pasif güvenlik destek sistemleri ile segmentinde



Sade şiddet ve başarılı
ergonomisiyle dikkat
çeken koltuktaki kalite
seviyesi de göz
kamaştırıyor.





çıtayı yükselten yeni Superb'de, "Kör Nokta Uyarı Asistanı", "Adaptif Hız Sabitleyici", "Geri Görüş Kamerası", "Şerit Takip Asistanı", "Akıllı Far Asistanı", "Sürücü Yorgunluk Tespit sistemi" gibi unsurlar da yer alıyor. Ayrıca yatay/dikey park yapabilen ve parktan çıkabilen yeni nesil Park Yardımcısı da seçenekler arasında.

Değişim Türkiye'de Yılın Otomobili Ödülüyle Taçlandı

Başından sonuna kadar her detayı ile yeni-den tasarlanıp geliştirilen Superb, geçtiğimiz yıl tüm dünyada ve Türkiye'de, gerek kullanılan tasarım dili, gerekse de iç mekanının boyutları, yeni donanım seçenekleri, teknolojik yenilikleri ve motor seçenekleriyle sınıfının sınırlarını zorlayacak, standartlarını değiştirecek bir model olarak tanıtıldı.

Superb, bu anlamda markanın Türkiye'deki değişiminin ve dönüşümünün de simgesi oldu. "Bugüne kadar üretilmiş en iyi Skoda modeli" olarak nitelenen ve markanın gerek tasarım gerekse de teknoloji ve üretim fel sefinde "dönüm noktası" olan yeni nesil Superb, Otomotiv Gazetecileri Derneği'nin (OGD) düzenlediği "Türkiye'de Yılın Otomobili" yarışmasında 64 otomotiv gazetecisinden aldığı 3080 puanla birinciliğe ulaşıp, bu evrimi onurlandırmış oldu. Yeni Superb, aldığı "Türkiye'de Yılın Otomobili" ödülüyle, Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de başarısını tescilleme işi oldu.

Lüks ve Ferah İç Mekan

Yeni Superb, modelin geçmiş nesillerine de damgasını vuran "genişlik" kavramını bir üst noktaya taşıyarak, adeta "kendi sınıfını" yarattı. 4861 mm uzunluğa, 2841 mm dingil mesafesine sahip Superb'in yüksekliği de, 1468 mm'ye çıkarıldı. Yeni Superb, 1864 mm ile aynı zamanda sınıfının "en geniş" otomobili oldu.

980 mm baş ve 157 mm arka diz mesafesine sahip Superb sedan, önde ve arkada oturanlar için ferah bir iç mekan sunarken, 595 litrelik bagaj hacmiyle de rakıpsızlığını sürdürüyor. Koltuklar katlandığında ise bu hacim 1730 lt'ye çıkıyor.

Verimli ve Performanslı Motorlar

Yeni nesil Superb Türkiye'de 1.4 lt TSI (125 ve 150 HP) benzinlinin yanı sıra 1.6 lt (120 HP) dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Ayrıca daha fazla güç ve performans isteyen kullanıcılar için 2.0 lt TDI (190 HP) dizel motor hem önden çekişli hem de 4x4 çekiş seçenekleriyle öne çıkıyor. Superb'in ürün yelpazesinin en üstünde ise 4 tekerlekten çekişli sürüşe sahip 280 HP güç üreten 2.0 lt TSI versiyonu bulunuyor. DSG çift kavramalı otomatik vites kutusu seçeneğinin de yanında, tüm motorlarda Start-Stop ve enerji geri kazanımı sistemleri de yer alıyor. Yeni Superb, motor seçeneklerine bağlı olarak önceki nesline göre yüzde 30'lara varan oranlarda daha az yakıt tüketiyor.



Bagaj kapağının arka camla birlikte açılması sayesinde bagaja erişim çok kolay. Arka camda izlenim izlenim olarak da...



Arka koltuklarda sunulan diz mesafesi büyük lüks sedanların seviyesinde. Ön yanık koltuğunu arkadaki yolcu da kartaayabiliyor.

YENİ MOKKA X

- » %30 daha aydınlık görüş sağlayan LED farlar*
- » Ön Çarpışma İkazı
- » Apple CarPlay™ Desteği
- » Akıllı 4x4 Sistemleri



Üst Sınıf Yenilikleriyle

* Halajen farlara oranla.

Apple ve Apple CarPlay™, Apple Inc., Amerika ABD ve diğer ülkeler.

Yukarıda listelenen özellikler sadece belirli modeller için standart

opsiyonel olarak sunulmaktadır. Ortalama yakıt tüketimi 4,3-6,7 l/100

km, CO₂ emisyonu 114-155 g/km.

Opel.com.tr



TEST | **Mercedes-AMG GT**

LIMIT



SİZSİNİZ

İngiltere Gaydon'da tasarlanıp, el işçiliğiyle birleştiriliyor. Motoru Köln'de üretiliyor. Testleri Nürburgring'te yapılıyor. İstenilen renk seçeneğinde limit yok. 327 km/s maksimum hıza da limit koyulmamış. Bu otomobil adeta limitsizler için özel üretiliyor.



Stop lambaları kırmızı yerine şeffaf olarak heron değiştirildi. Kartvizitler gahet en güzel stopların yerlerinde tampon ve aynalarda da bu malzeme kullanılıyor.



Aston Martin için dört kapılı spor otomobilin adı Rapide S. Beş metreyi aşkın uzunluğunda devasa motor kaputu başrolde yer alıyor. Devasa krom ön ızgara da tasarımın gücünü artırırken, arkasındaki orduya yetecek hava girişini sağlıyor. Bu ızgarasın arkasında 12 silindirden oluşan bir ordu saklı. Ön aksın arkasına yerleştirilen 6,0 litrelik V12 bu alana neredeyse ucu ucuna sığabilmiş gibi.

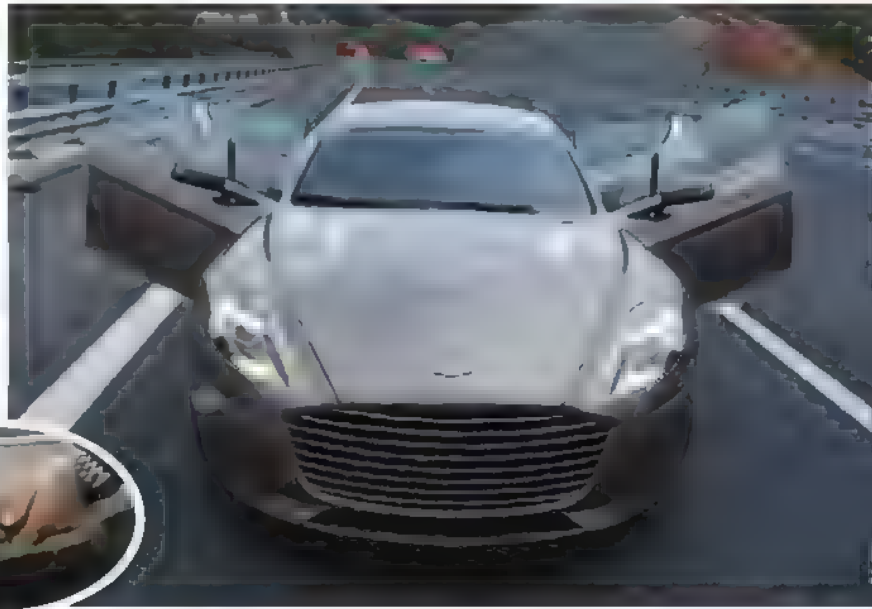
Uzun, alçak ve kaslı karoser otomobilin etkileyici görünmesini sağlıyor. Motor kaputu üstündeki alüminyum ızgaralar sıcak hava tahliyesi için olduğu kadar sportifliğe de katkı sağlıyor. Otomobilin şasisinden karoserine kadar birçok noktada alüminyum yer verilmiş. Hem aerodinamik açıdan hem de tasarımı tamamlaması yönünden kapı kolları da karosere gizlenmiş. Dondurma çubuğu şeklindeki kapı kolları çekilip açıldığında dört kapı da yukarı doğru 12 derecelik açıyla açılıyor. Bu hem yer yakın karoser sebebiyle kapıların kaldırma sürtmesini önüyor hem de çok havahı görünüyor.

Arkada kısa bir bagaj kapağı yer alıyor. Arka camla birlikte açılan bagaj kapağına "ördek kuyruğu" şekli verilip spoiler görevi yüklenmiş. Aston Martin'de ilk kez vakum sistemi bu bagaj kapağında bulunuyor.

Motor kaputundan arta kalan yerde de yeterli genişlikte yaşam ve yükleme alanları sunulabilmiş. Ön koltuklardaki oturma alanı beklendiği şekilde cömert. Arkada da uzun boyhuların sığabileceği iki ayrı koltuk bulunuyor. Uzun süreli yolculuklar için ise arka koltukların konforu yeterli gelmeyebilir. İlginç olan ise bu tarz bir spor otomobil için geniş

Aston Martin Lagonda Rapide'in üretimi 1989 sonlandırıldı. Rapide ismi ve dört kapılı lüks spor otomobil temsilciliği Rapide S ile yaşatılıyor.

12 derece açıyla yukarı doğru açılan "kuğu kanadı" kapılar Rapide S'e özgürlük kazandırıyor.





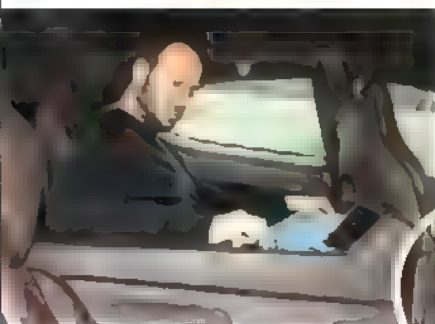
Otomobilin kaliteli ses sisteminde Bang & Olufsen hopları bulunuyor.

Koltuk ısıtma ayarları bel dayamağının önünde.

6,5 inçlik multimedya ekranından tork ve güç göstergelerini izlenebiliyor.

sayılabilecek bir yükleme alanı bulunması. Değişkenliğiyle de şaşırtan yükleme bölümü iki parçaya ayrılabilirdiği gibi arka koltuk sırtlıkları yatırılıp, kayak ya da golf çantaları gibi uzun eşyalar için bile alan yaratılabiliyor. Bu konu, böyle bir otomobil için kimleri ilendiriyor diye düşünebilirsiniz. Ancak Rapide S'in müşterileri kitlesinin birçoğu, ailesi, çocuklarıyla spor otomobil keyfinden ödün vermek istemeyenler oluşturuyor.

Otomobilde üst düzey bir içişlik seviyesiyle karşılaşıyoruz. Tüm detaylar özenle işlenmiş. 2016'dan sonra mayıllı şekilde ithal edilen Rapide S'in orta konsolunda değişim hemen fark ediliyor. Yerini aldığı mat kaplama ve modası geçmiş düğme tasarımına göre, marka imajını destekleyen şık ve kaliteli görünen bir orta konsol kullanılmış.



Arka koltukta havalandırma ızgaraları bulunuyor. Yüksek orta konsol yapımı alanları daraltıyor.



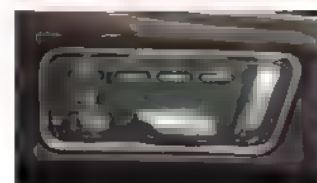
Yenilenen, AMi III isimli multimedya sisteminin çözünürlüğü ve 6,5 inçlik ekran boyutu etkileyici olmaktan uzak. Ancak makyaj öncesine göre ara yüzü iyileştirilmiş. iOS ile de uyumlu olan sistemin içerisinde Garmin imzalı navigasyon donanımı da var. Bu ekrandan geri görüş kamerası haricinde, müzik sisteminin ayarları da takip edilirken, tork ve gücün anlık olarak izlenmesini sağlayan bir gösterge de bulunuyor. Yeni nesil multimedya sisteminin DB11 modeli ile birlikte Aston Martin markasında sunulmaya başlanacağını öğrendik.

Test aracımızda bulunmasa da Aston Martin Rapid S'te 2 bin Euro'luk kristal kaplı bir anahtar alınabiliyor. Kibrit kutusu büyüklüğündeki kristal ya da plastik anahtarlar (vale anahtarı) orta konolun merkezindeki yuvasına gizleniyor. Üstüne basıldığında da motor çalışıyor.

6,0 litrelik V12 müthiş bir gök gürültüsüyle uyanıyor. Rolantide bile hacmini ve gücünü hissettiren ses, hassas gaz pedalına basıldığında çığlık atar gibi yükseliyor. Atmosferik motorda 560 HP'lık güç ve 630 Nm'lik maksimum tork ust devirlerde üretiyor. Üst devirlere ise göz açıp kapayıncaya kadar ulaşıyor. Test verilerinde de, 4,4 saniyelik 0-100 km/s fabrika hızlanmasına yakın olan 4,8 saniye elde ederken zorlanmadık.



Arka koltukların sırtlıkları kapa yapayınca, enkil pik bir düğmeye ile yapılıyor.



Elektrikli ayarların ön koltuğun dışından el ile kontrol edilebilir. Elektrikli ayarlar, ayarlar.



Bu hızla otomatik değişim
yüzde 51/49 olarak
açıklanıyor.

Birinci nesle göre yüzde 18 daha güçlü olan motorun yakıt ekonomisi de yüzde 10 iyileştirilmiş. 15,5 lt/100 km'lik ortalama test tüketimimiz de bu gelişmenin başarılı olduğunun bir göstergesi. 2012 yılındaki testte ortalama tüketim 17,5 lt/100 km olarak kayda geçmişti.

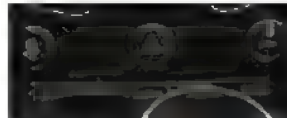
Ford ile ayrılığı sonrası üretim tesisini de ayıran Aston Martin motor üretimini Almanya Koln'deki Aston Martin motor fabrikasında yapıyor. El işçiliğiyle üretilen otomobil ise İngiltere'de birleştiriliyor. Her bir otomobilin üstünde de otomobili birleştiren teknisyenin imzası bulunuyor. Test aracımızda imzası bulunan Barry Griffiths'in eleri dert görmesin! Otomobillerin testleri ise Nürburgring'teki test merkezinde yapılıyor.

Rapide S'de Touchtronic III ismi verilen, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman sunuluyor. ZF imzalı ıslak kavramalı tork konvertörlü ünite 130 milisaniyelik vites değiştirme zamanı sunuyor. Arkaya konumlandırılan şanzımanın 7 ve 8'inci oranları daha düşük motor devrinde sürüşle yüksek hızlarda ekonomi sağlamak üzere tasarlanmış. Performans ihtiyaçlarında gaz pedalına daha fazla basıldığında şanzı-

man hızla vites küçültüyor. Orta konsoldaki Sport düğmesi de vites geçişlerinin daha hızlı olması istenildiğinde sürücüye tercih şansı tanıyor. Şanzımanın vites koluyla değil düğmelerle kontrol edilmesi, geçmişin bazı Amerikan otomobillerini hatırlatıyor. Orta konsolda yer alan, D, R, N, P düğmeleri, klıma ya da müzik sistemi düğmesi gibi algılabılır. Manuel olarak vites değiştirmek de direksiyon arkasındaki kulakçıklarla mümkün.

Hızlanma performansı kadar fren performansı da iyi. 37 metrelik 100-0 km/s fren test sonucu başarılı. Bunda, önlerde 400

Aston Martin distribütörlüğünü devralan D&D Motorlu Araçlar, markanın 2016 yılında en çok satılan modelinin Rapide S olarak açıklarken 2017'de marka için dönüm noktası niteliğindeki DB11'in satışta one çıkacağı belirtiyor.



Birinci nesle göre güçü yüzde 18 geliştirilen AM29 kodlu motor 560 HP gücünde.





mm'lik disklerinin 6 pistonlu kaliperlerle sıkıştırılması etkili oluyor. Arkada 360 mm diskler 4 pistonlu kaliperlerle sunuluyor.

Direksiyon sistemi bu güç ve irilikte bir otomobilin rahat yönlendirilmesi için çalışıyor. Çok sert olmayan ayarlara rağmen yüksek hızlarda güven hissi azalmıyor. Yönlendirme isteklerine hızlı cevap veren direksiyonun geri bildirimleri de başarılı. Süspansiyon sisteminin de sertliği dengeli şekilde ayarlanmış. Sönümlemesi konforu desteklerken ağırlık transferlerinde "sıkılığından" ödün vermiyor. Standart olarak gelen adaptif süspansiyon sistemi, Normal, Sport ve Track seçenekleri sunuyor. Orta konsoldaki Sport düğmesiyle şanzımanda olduğu gibi süspansiyon sisteminde de çok net bir şekilde dinamizm arttırılabilir. Track modu ile Rapide S'in dört kapılı bir otomobil olduğunu unutuyorsunuz.

Rapide S, performans isteklerini cevapsız bırakmayan, günlük olarak yormadan kullanıma izin veren lüks bir spor otomobil.

Yaz. Korey Kodal
Fotoğraflar Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	V, atmosferik, önde, uzamlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	12/48
Silindir hacmi	5935 cc
Maksimum güç	412 kW/560 HP 6650 d/d
Maksimum tork	830 Nm 5500 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,4 sn
Maksimum hız	327 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Boş ağırlık	1990 kg
Bagaj hacmi	223/1029 lt

Yürüyen aksam

Süspansiyon sistemi	Alüminyum bağımsız çift üçgen kollu süspansiyon sistemi. Arkada alüminyum çift üçgen kollar ön ve arkada viraj denge çubuğu
Dönüş çapı	12,5 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/40 (ön)-295/35 ZR 20
Lastik	Bridgestone S001

Donanım

ABS, HBA, EBD, TCS, DSC, ADS (adaptif sönümleme sistemi) üç aşamalı ön havayastıkları, ısıtmalı koltuklar, organik ısıtıcılar, gösterge camı düğmeleri, otomatik sıcaklık kontrolü, bluetooth, Bang&Olufsen ses sistemi, HDD sabit disk, navigasyon, 6,5 inçlik LCD ekran, alarm, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve bagaj açma, bagaja monte edilmiş şemsiye, 20 inçlik hafif alaşımli jantlar

Rakipler



BMW M6 GC

Dört kapılı spor otomobiller denildiğinde akla gelen 6 Gran Coupé'nın zirvesindeki 560 HP'lık M6 1045,700 TL'ye satılıyor



Porsche Panamera

Dört kapılı spor otomobiller arasında en popüler olan Panamera'nın yeni neslinde başlangıç seviyesi 300 bin Euro civarı olacak

TEST VERİLERİ

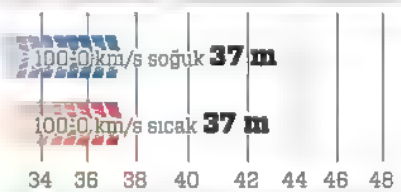
Hızlanma

0-50 km/s	2,2 sn
0-80 km/s	3,5 sn
0-100 km/s	4,8 sn
0-120 km/s	6,3 sn
0-130 km/s	7,2 sn
0-400 m	13,1 sn

Esneklik

60-100 km/s (D'de)	2,0 sn
80-120 km/s (D'de)	2,5 sn

Fren mesafesi



Gürültü

Rölantide	50 dB(A)
50 km/s (D'de)	65 dB(A)
100 km/s (D'de)	67 dB(A)
120 km/s (D'de)	69 dB(A)

Yakıt tüketimi

CO ₂	300 g/km
Depo kapasitesi	90,5 lt
Menzil (test tüketimine göre)	583 km



BAKIM

Bakım aralıkları	16.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.300 Euro
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/10
Baz fiyat	580.000 Euro
Test aracı fiyatı	608.000 Euro

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

Malzeme ve işçilik kalitesi, uzun boylular için bile yeterli yaşam alanı.

Arka koltuklara binış zor, görüş açıları, uzunluk kullanımı zorlaştırıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK

Kaliteli müzik sistemi, başarılı fren sistemi.

Multimedya sisteminin daha modern ve gelişmiş olması gerekli.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Güçlü motor, motor sesi, hızlı çalışan şanzıman, konfordan ödün vermemesi.

Yakıt tüketimi kolayca kontrolden çıkabiliyor, yere çok yakın karoser

FİYAT

James Bond imajına para ile sahip olmak.

En yüksek fiyatlı otomobiller listesinde yukarılarda yer alıyor

KONFOR ARZUSU

Yerli üretim Egea'nın dizel motor ekonomisini daha önce test sayfalarımızda keşfetmiştik. Çift kavramalı otomatik şanzımanın bu motorla uyumunu ise Egea HB'de göreceğiz.



Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında üretilen Egea HB, bu sefer dizel motor ve otomatik şanzıman ikiliyle konukumuz oldu. Bu ikili, otomatik şanzıman konforuyla, hızlanma ve tüketim dengesini kurma iddiasında.

Yola çıktığımızda 1750 d/d'e ulaşılan yüksek torkun etkisiyle, alt devirlerden önce biraz ağırkanlı sonra 1750 d/d seviyesinde ise

oldukça canlı hissettirdiğini fark ediyoruz. Çift kavramalı otomatik şanzımanın hızlı vites geçişleri de hızlanmada Egea'nın ayak sürümeyen bir yapıda olmasını sağlıyor.

Hızlanma ve esneklik test verileriyle tatminkar sonuçlar ortaya çıkartan Egea HB'nin yakıt tüketimi konusunda da başarılı olduğunu 5,1 lt/100 km'lik ortalama test tüketimiyle görüyoruz.

Hızlı ve sarsıntısız çabşan çift kavramalı otomatik şanzıman konfor konusunda üstüne düşeni yaparken yerinde vites tercihleriyle de hem hızlanma hem de tüketimi destekliyor.

Sürüş özelliklerine baktığımızda yorucu olmayan Egea'nın özellikle şehir içinde avantaj sağlayan City modu sayesinde direksiyonu çok kolay kontrol edilebiliyor. Yüksek hızlarda, normal koşullarda ise



Silindri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman manuel olarak da vites geçişlerini izin veriyor.



110 gün süreyle tahmini tüketim verisi kullanılarak fabrika standartları olarak sunuluyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindiri/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3750 d/d
Maksimum tork	320 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,2 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,7 sn
0-80 km/s	7,5 sn
0-100 km/s	11,3 sn
0-120 km/s	16,3 sn
0-130 km/s	19,2 sn
0- 400 m	17,3 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,8 lt/100 km
CO ₂	100 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk/Genişlik /Yükseklik	4368 mm/1792 mm/1495 mm
Dinçli mesafesi	2638 mm
Yakıt Deposu	50 lt
Ağırlık	1320 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R17
Bagaj hacmi	380/440 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	75.900 TL
Test aracı fiyatı	84.400 TL
Değerlendirme	★★★★☆

yönlendirme hassasiyeti konusunda sorun yaşanmıyor

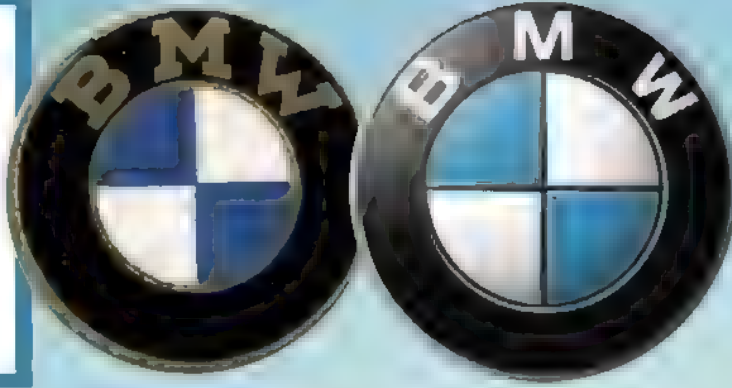
Önde MacPherson süspansiyon sistemi sunan Egea HB'de arkada yarı bağımsız sistem buluyor. Süspansiyon konforunun başarılı olduğunu söyleyebiliriz. Sedandan farklı olan süspansiyon sisteminde darbe şiddetine göre tepki veren amortisörlere yer verilmiş. Otomobilin virajlardaki yol tutuş kabiliyeti de başarılı seviyede.

Sonuç olarak Fiat Egea HB 1.6 Multijet II DCT'nin kompakt sınıftaki güçlü rakipleri karşısında mücadele edecek yetenekte olduğunu söyleyebiliriz. Gerek donanımı, gerek kullanışlı karoseriyle tatminkar. Ekonomik tüketim verileriyle yetenekli olan otomobil kabul edilebilir hızlanma verileri sunuyor.

Yaz: Kerem Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

BMW

1



YAŞINDA



BMW IIIa motorunun kullanıldığı bir uçak 1919'da 9760 metre ile yükseklik rekoru kırıldı.



1923 sonbaharında tanrıdan R 32 BMW'nin ilk motoru ulaşı ve kısa sürede efsane haline geldi.



1929 yılında Berlin'de açılan ilk BMW satış noktasında martının ilk otomobilini olan 3/15 vardı.



3. sıralı 6 silindürlü motora sahip ve hâlen en hızlı 3. sıralı ilk BMW olan 303 1933'te üretilmiştir.



BMW'nin ikonik "4 silindirlir" motorunun önündeki kase tasarımı buna markanın müzesi.



Takvimler 1929 yılını gösterirken, Berlin'de ilk BMW satış noktası hizmete giriyor ve markanın ilk modeli 3/15 veya bilinen adıyla Dixi de satışa sunuluyor. Ancak hikayenin gerçek başlangıç noktası 1916. Bayerische Flugzeug Werke (BFW) yani Bayyera Uçak Fabrikası'nın kurulduğu 7 Mart 1916 tarihi, BMW'nin de kuruluş tarihi olarak kabul ediliyor

Kuruluş döneminde uçak motorları ve motosiklet üretimi gerçekleştiren BMW, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya'nın uçak motorları üretmesi 5 yıl süresinde yasaklanınca, bu dönemi BMW logolu kamyon, bot ve motosiklet motorları aldı. BMW, ilk otomobili için karar verdiğinde zaman ve para tasarrufu için 1928 yılında Eisenach Taşıt Fabrikası'nı satın aldı. O güne kadar fabrikada Austin lisansı ile üretilen otomobilin şasisi ve 15 HP gücündeki 749 cc'lik dört silindirlir motoru olduğu gibi alınırken, modern çelik karoser BMW'nin imzasını taşıyordu. Bugün BMW'nin en geleneksel tasarım unsurları arasında yer alan bobrek formulu ön ızgaranın kullanıldığı ilk model olan 303, 1933 yılında yollara çıktı. Markanın 3/15'in geliştirilmiş versiyonu olan 3/20'nin üzerine konumlandırmak istediği bir araç

geliştirmeye karar vermesiyle ortaya çıkan 303, aynı zamanda BMW için başka bir ilki daha barındırıyordu: sıralı 6 silindirlir motor. BMW'nin sportif imajının oluşmasındaki ilk ve en etkili aktörlerden biri olan 328, 1936 ile 1939 yılları arasında üretildi. Fritz Fiedler'in kaleminden çıkan bu roadster, sadece tasarımıyla göz kamaştırıcı olmakla kalmadı, aynı zamanda motorsporlarında da büyük başarılar elde etti. BMW 326'nın 2,0 lt'lik sıralı 6 silindirlir motorunu elden geçiren mühendisler, daha yüksek bir sıkıştırma oranı, üç karbüratör, yarı küre formulu yanma odaları ve yanda yer alan eksantrikle dönemi için çok iddialı olan 80 HP'lık maksimum güç elde etmişlerdi. BMW'nin Eisenach Fabrikası'nda sadece 464 adet üretilmesiyle nadide bir koleksiyon otomobili olan 328, dönemi için sıra dışı bir özellik olan bağımsız ön tekerleklerle ve hidroluk bir fren sistemine de sahipti.

İkinci Dünya Savaşı döneminde askeri araçlara odaklanmak zorunda kalan BMW, savaş sonrası ilk otomobilini 1952 yılında üretti. Markanın ilk baştaki hedefi nispeten kompakt bir otomobile imza atmaktı ve buradan hareketle 531 prototipi geliştirildi. 2 silindirlir boxer tipi bir motosiklet motorunun görev yaptığı prototip seri üretime geçmedi. BMW, bu nispeten mütevazı modelin yerine



1936 yılında yollara çıkan 326'da diki kapılı çabır karoser de sunuluyordu.



328 Berlin-Rom, standart roadstere göre daha pervanamlık bir karosere ve 66 HP güce sahipti.

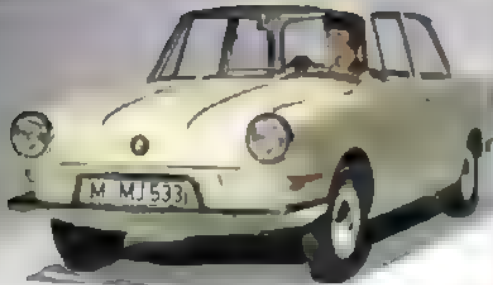
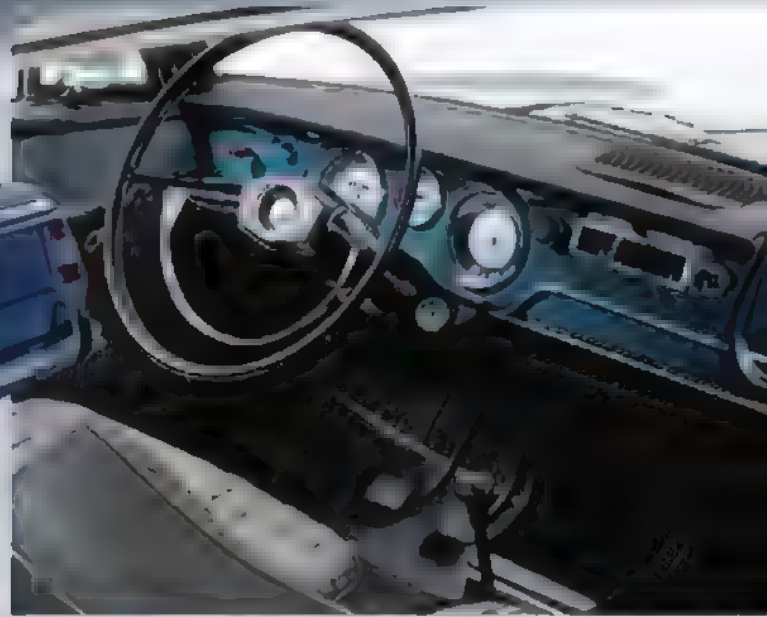
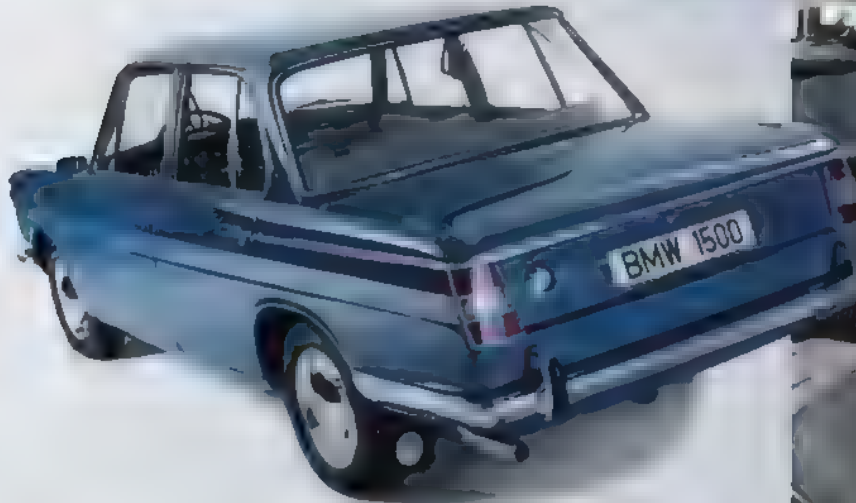


BMW'nin ilk otomobili Dixi 303, BMW'yi yeniden üst sınıfa taşıdı.



BMW 328'te, 1 silindirlir motoruyla motosiklet ümrüne girdi.

1500 Serisi, hem tasarımı hem de felsefesiyle
BMW'ye yeni ufuklar açtı.



700 Serisi'nin hava soğutmalı 2 silindrlil boxer
motoru arkada yer alıyordu.

2002 Serisi, kompakt boyutları
ve sportif sürüş özellikleriyle
BMW'nin yepyeni bir kitleye
ulaşmasını sağladı.





Pek çok kişi için gelmiş geçmiş en güzel BMW olarak kabul edilen 501, Almanya'dan gelen ve Berlin'den başlayan BMW'nin ilk modelidir.

sıralı 6 silindürlü motorlu 501'de karar kıldı. Kıvrımlı ve zarif hatlarıyla otomobil tarihinin en iz bırakan tasarımlarından birine sahip olan BMW 501 için "Barok Melek" tanımlaması yapıldı. 1954 yılında yollara çıkan 502'de savaş sonrası Almanya'nın ve aynı zamanda BMW tarihinin ilk V8'i görev yaparken, model aslında 501'in daha güçlü ve lüks versiyonuydu. Motorun bir diğer özelliği de hafif metalden üretilmiş olmasıydı. 1955 yılında yollara çıkan Isetta ise 501 ve 502'nin aksine iki kişilik bir mikro otomobildi. Yaklaşık 160 000 adet satılan otomobil büyük bir başarı elde etmesine rağmen BMW'nün ekonomik darboğaz yaşamasına engel olamadı. 1958 yılında Münih'e gelen BMW'nin Avusturya İtaliyatçısı Wolfgang Denzel, BMW yönetimine aklında olan küçük bir coupe fikrini sundu. İtalyan tasarımcı Giovanni Michelotti'nin çizimleri, o dönemde BMW 600'e daha gelenek

sel ve kabul görececek bir model arayışında olan BMW yönetimini etkiledi. 30 HP gücündeki 700 cc'lık 2 silindürlü boxer motosiklet motoru küçük coupe için yeterli olmalıydı. Coupe versiyonun satışa sunulmasından sonra dört kişilik iki kapılı sedan 700 de pazardaki yerini aldı ve BMW'nin zor günlerinde markaya yardımcı oldu. Ancak BMW'nin pahalı ve lüks bir büyük modelle savaş sonrası dönemde rekabet etmesi markanın satışlarını olumsuz etkiledi. Ve BMW'nin rakibi Daimler-Benz'e satılması gündeme geldi. 1959'da gerçekleştirilen yıllık hissedarlar toplantısında bu durumun önüne geçildi.

1961 yılı geldiğinde BMW için yeni bir dönem başlıyordu. Markanın "Neue Klasse" "Yeni Sınıf" adını verdiği süreç 1500 Serisi ile başladı. BMW'nin savaş sonrası dönemdeki ilk orta sınıf modeli olan araç, bir anlamda Isetta ve 501/502 arasındaki boşluğu dolduru-

yordu. BMW'nin 1500 Serisi'nden umudu ve beklentisi büyüktü. 1961 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılan araç büyük bir ilgi gördü ve üretimin başladığı 1962 yazında 25.000 adet-ten fazla sipariş aldı. 9485 Mark gibi dönemi için bir hayli makul başlangıç fiyatı taşıyan BMW 1500, tüketiciye bu bedel karşılığında 80 HP gücünde 1,5 lt'lik modern bir 4 silindürlü motor sunabiliyordu. Bu motor sayesinde BMW 1500'ün 0-100 km/s hızlanması dönemi için çok iddialı olan 16,8 saniye sürerken otomobilin yakıt tüketimi 10,0 lt/100 km'nin altında kalabiliyordu. Daha güçlü versiyonlarla birlikte sportif sürücülerin beklentileri de karşılanırken "Neue Klasse" sedan dışında 1965 yılında coupe versiyonla yollara çıktı. BMW Neue Klasse'nın en önemli özelliklerinden bir diğeri de 1955-1970 yılları arasında markanın baş tasarımcısı olan Wilhelm Hofmeister'in BMW'ye miras bıraktığı Hofmeister Kıvrımı'nı



1972 yılında yollara çıkan 1500 Serisi, BMW'nin model portföyüne katılmıştı.



İki kapılı sedan olarak ortaya çıkan 1500 Serisi, markayı en iyi temsil eden model haline geldi.



1500 Serisi'nde modelden bir yıl önce, 1971'de yollara çıkan 1500 Serisi, markanın en iyi temsil eden model haline geldi.

BMW'in otomobilleri, her zaman en iyidir. Çünkü her zaman en iyidir. Çünkü her zaman en iyidir. Çünkü her zaman en iyidir.



taşıyan ilk modeli olmasıydı. Neue Klasse'nin büyük başarısı BMW'ye daha kompakt modeller geliştirmesi için cesaret verirken buradan hareketle 1966 Cenevre Otomobil Fuarı'nda BMW 3 Serisi'nin atası olarak kabul edilen 1600-02'yi 1968 yılında 2002 takip etti. Kısa sürede kult statusüne ulaşan otomobil hafif, çevik ve performanslı yapısıyla pazarda benzersiz bir konuma ulaştı. Ayrıca BMW'nin Amerika'daki konumunu güçlendirmesinde de çok önemli bir rol oynadı.

1972 yılında yollara çıkan E12 kodlu ilk 5 Serisi, Neue Klasse'nin yerini alırken aynı za-

manda BMW'nin bugün de kullanılan model politikasının ilk üyesi oldu. 02 Serisi'nin halefi olan E21 kodlu model ilk 3 Serisi olarak 1975 yılında yollara çıktı. Efsane tasarımcı Paul Bracq'in temiz ve klasik olmaya aday çizgileriyle büyük ilgi gören otomobil, sıralı 6 silindirdi motorlarıyla da sınıfında fark yarattı. BMW'nin farklı sınıflara adımını attığı 70'lerde 3 ve 5 serilerinden sonra lüks coupe 6 Serisi ve lüks sedan 7 Serisi de dünyaya ilk kez merhaba dedi. 1978 yılında tanıtılan BMW M1, markanın yan kuruluşu Motorsport GmbH (Motorsporları Limited Şirketi)

tarafından geliştirilen ilk otomobil olurken, tasarımından teknolojisine kadar her noktasıyla döneminin spor otomobil sahnesine damga vurdu.

Genlerindeki motosiklet üreticisi kimliğini asla arka plana atmayan BMW, 1980 yılında ilk G/S modelini üretirken yeni bir kult başlatmış oldu. 1983 yılında üretimi başlayan K 100, markanın sıralı 4 silindirdi su soğutmalı motora sahip ilk motosikleti olarak tarihe geçti. Motorsporlarından uzak durmayan BMW, 1983 yılında Brabham BT 52 Formula 1 otomobiliyle dünya şampiyonu oldu. Oto-



Birinci sınıf BMW M3, geleceğe geçişin en başarılı örneği yarış otomobili kurtarılmaz.



1989'de yollara çıkan Z1, kurveyere girilen kapılarıya bugün bile sır dışı görülmektedir.



İlk X5'e başlayan SUV ailesi önümüzdeki yıllarda X2 ve X7 gibi modellerle genişleyecektir.



1968'ten itibaren 503 Coupe, aynı felsefeyi benimseyen 6 Serisi ile yan yana.



BMW 7 Serisi, her ne şekilde olduğu gibi bugün de teknolojik zirveyi temsil ediyor.

mobildeki BMW'nin turbo motoru, sıralama turlarında 1400 HP'ye varan güç üretebiliyordu. DTM, yani Alman Binek Otomobil Şampiyonası'nda mücadele edecek pist otomobilinin homologasyonu için ilk kez 1986 yılında tanıtılan M3, döneminin E30 kodlu 3 Serisi üzerinden geliştirilmişti. İlk M3, dünyanın gelmiş geçmiş en başarılı binek yarış otomobili olarak kabul ediliyor

Takvimler 1987 yılını gösterirken, BMW motor üretimi konusundaki uzmanlığını tekrar gösterme fırsatı buldu: E32 kodlu 7 Serisi'nin tanıtılan 750i versiyonu, İkinci Dün-

ya Savaşı sonrası dönemin Almanya'da üretilen ilk V12 motoruna sahipti. Doksanlı yılların sonuna gelindiğinde BMW, ilk SUV'u olan X5'i 1999'da yollara çıkarttı. Türlü için alışılmadık derecede sportif ve dinamik sürüş özellikleri sunarak marka geleneklerinden kopmayan X5'in başarısı sonrasında bugün BMW kompakt sınıftaki X1'den coupe karakterli X6'ya uzanan beş farklı X modeline sahip.

Sıralı 6 silindireli motorlar ve arkadaşan itiş gibi geleneklerini sürdüren BMW, bununla birlikte farklı alanlara da açılmayı ihmal etmiyor. 2010 yılında "i Projesi"ni hayata ge-

çiren BMW, elektrikli otomobillerini bu çatı altında üretip geliştiriyor. Bu felsefenin ilk ürünü olan i3 2013 yılında yollara çıkarken, 4 metrelik karoserinin altındaki teknolojilerle yeni bir dönemi temsil ediyor. i3'ten bir yıl sonra yollara çıkan i8 ise spor otomobil kavramını yeniden belirleyen şarj edilebilir hibrit yapısı kadar, tasarımı ve performansı ile de fark yaratıyor. 2014 yılında tanıtılan 2 Serisi Active Tourer, onden çekışli olması ve MPV karoseriyle BMW'nin kitlesini daha da geliştirmeye yardımcı oluyor.

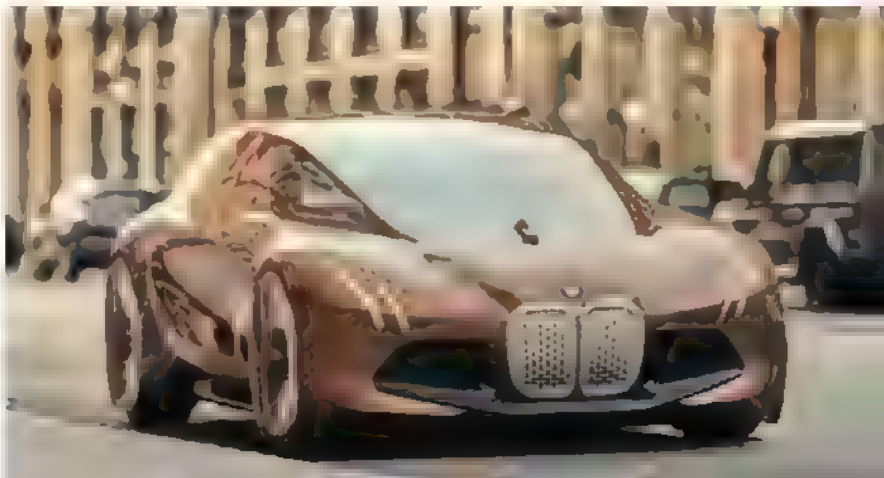
Yazı Eray Özgül

Advertorial



2004'te tanıtılan 1 Serisi kompakt sınıfın tek arkadan itişli modeli oldu.

Vision Next 100, BMW'nin bundan sonraki tılcayışına açık tutulacak.





PPG Oto Tamir Boyaları Ülke Müdürü Bülend Alpay

BOYAHANELER DE DEĞİŞİYOR

PPG Oto Tamir Boyaları Ülke Müdürü Bülend Alpay ile sektörteki durumu ve gelecekte bizi bekleyen değişimleri konuştu

PPG'nin global pozisyonundan bahsedermisiniz?

Bülend Alpay: PPG olarak 2015 yılı itibarıyla dünyanın en büyük boya ve kaplama şirketiyiz. PPG her ne kadar kurulduğu 1883 senesinde ana odağını cam üretimi üzerine kurmuş olsa da, özellikle 2002 yılından bu yana operasyonlarımızda boyanın payını %55'ten %93'e çıkartarak, en doğru bildiğimiz işi yapmaya odaklanıyoruz. Diğer bir deyişle, 2015 yılında 14,8 milyar \$ olan ciromuzun 14 Milyar \$'ına yakın bir kısmı ürettiğimiz boya ve kaplamalardan gelmektedir.

Boyanın ne kadar önemli olduğunu anlatmak için müşteri davranışındaki etkilerinden bahsedebiliriz. Yapılan araştırmalar gösteriyor ki, tüketicilerin %85'i ürünün renginin satın alma kararlarında birinci etken olduğunu belirtiyor. Bu kapsamda müşterilerimizin ürünlerini en doğru renklerde sunabilmeleri için her yıl binlerce yeni renk formüle ediyor ve geliştiriyoruz. Etrafınızdaki objelere baktığınızda hepsinin bir boya ile kaplanmış olduğunu göreceksiniz. Biz PPG olarak 130 yılı aşkın süredir bu boyaların en çevreci, en çekici ve gereksinimleri en iyi karşılayan şekilde üretildiğinden emun olmak çalışıyoruz.

Avrupa ve Ortadoğu'da yolda gördüğünüz her 3 araçtan 2'si PPG teknolojisini kullanmakta. Ayrıca sektörde hem fabrika, hem de satış sonrasında bulunmamız bize ayrı bir "kazan - kazan" durumu sağlıyor. Fabrikada geliştirdiğimiz Ar-Ge ekipmanları ile satış sonrası hizmetlere destek verirken, aynı şekilde servislerdeki müşteri geri dönüşleri sayesinde büyük

otomobil üreticilerinin renk geleceklerini küresel olarak daha iyi belirleyebiliyoruz.

Sektörü farklılaştırmak ve geliştirmek adına yaptığınız çalışmalardan bahsedebilir misiniz?

Alpay: Otomotiv tamir sektörünün 2021 yılında ortalama %6,3 büyüme ile 11,3 milyar dolar seviyesine çıkacağı ön görülüyor. Solvent bazlı boyalar hala sektörde en çok tercih edilen ürünler olsa da 90'ların ortasından itibaren Avrupa öncülüğünde bu tablo değişmeye başladı. Artık çevreye daha az zararlı, çalışanların sağlığını tehdit etmeyen su bazlı boyalara geçiş söz konusu.

Otomotiv tamir sektöründe su bazlı boyaların bir avantajı da vernik tüketimini azaltması. Suyun kendi şeffaflığı ve parlaklığı nedeniyle boyahanelerin en önemli maliyet kalemlerinden biri olan vernik tüketimi de azalarak kar artışı sağlıyor. Bunun yanı sıra solvent bazlı boyaların özellikle solunum sistemi üzerinde çok ciddi etkileri mevcut. Tüm bu nedenlerden dolayı biz boyahanelerde su bazlı boyaların kullanımı teşvik etmek için elimizden geleni yapıyoruz. Biz servislere sadece boya sağlayarak değil, boyahanelerini kar eden birer departmana dönüştürmeleri için de yardımcı oluyoruz. Yaptığımız eğitimler, boyahane denetlemeleri, iş akışı analizleri ile servisin zayıf olduğu noktaları belirliyor, bu doğrultuda çözümler üretiyor, ardından takibini sağlıyoruz.

Gelişen yeni yüzeyler ile birlikte, önümüzdeki yıllarda otomotiv tamir ve boya sektörünü değerlendirebilir misiniz?

Alpay: Otomotiv sektörünün son yıllarda en büyük trendi karbon emisyonu ve yakıt tüketiminde yapılması beklenen iyileştirmeler. Özellikle Avrupa Birliği'nin 2020 yılına dek bu konuda çok agresif karbon emisyonu salınımı azaltıcı hedefleri mevcut. Bu inisiyatiflere paralel olarak araç üreticilerinde, mühendislik sürecinde alüminyum, magnezyumlu metaller, karbonfiber ve termoplastik gibi malzemeler kullanarak araç ağırlığını hafifleterek yakıt tüketimini, dolayısıyla da karbon emisyon salınımını azaltma amacı söz konusu. Kompozit, termoplastik ve karbonfiber 20-25 yıldır havacılık, yarış arabaları ve lüks araç üretiminde kullanılan materyaller. Bu teknolojilerin yüksek üretim hacimli binek araçlarda bugüne kadar uygulanmamasının sebebi, getirdikleri yüksek maliyet dezavantajıydı. Ancak yukarıda bahsettiğimiz regülasyonlar sayesinde firmalar bu tip materyalleri önümüzdeki yıllarda artan oranlarda kullanacaklar. PPG olarak bu boyahane süreçlerinin de ciddi oranda değişeceğini gözlemliyoruz. Fırın kurulumu IR veya UV teknolojileri ile desteklenen astar, son kat boya ve vernik üzerine Ar-Ge çalışmalarına hız vermiş durumdayız. Aynı zamanda yüzeylerin esnekliğinin artacağından yola çıkarak araçların yol şartlarına bağlı olarak maruz kalacağı yüzey gerilimi sönümleyici ve minimum proses adımı ile maksimum adette yüzeyde kullanılabilen boya sistemleri geliştirmek de bir diğer önceliğimiz. Bu tip yeni malzemelerin kullanımının satış sonrası hizmetlerde önemli bir yön belirleyici olacağını düşünüyoruz.

HER YENİ YOLDA HER YENİ YILDA BİR ARADA

Otohaber'in 25. yaşında birlikte nice yollara.



CERATO



Senin zamanın. Senin standartların



CELİK MOTOR

5 YIL
150.000 KM
GARANTİ



/kiaturkiye blog.kia.com.tr



NİCE YI

Türkiye otomobil dergiciliğindeki ilk haftalık dergi olarak 1991 yılında yayın hayatına başlayan otohaber, geçen 25 yılda öncü ve lider kimliğini kaybetmedi. otohaber'in 25 yıllık yolculuğuna bir göz attık...



LLARA

Takvimler 1991 yılını gösterirken Türkiye'de ve dünyada pek çok önemli olay yaşandı. Mesela Amerika Birleşik Devletleri öncülüğündeki koalisyon güçleri Irak'ı bombalayarak Körfez Savaşı'nı başlatmış oldu. ABD Başkanı George H. W. Bush, Dwight Eisenhower'ın 1958'deki ziyaretinden sonra Türkiye'yi ziyaret eden ikinci ABD Başkanı oldu. İstanbul Metro'su'nun ön tünel inşaatı başladı. Azerbaycan bağımsızlığını ilan etti ve ilk olarak Türkiye tarafından tanındı. Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın onayından sonra Mesut Yılmaz başkanlığındaki 48 Türkiye Hükümeti açıklandı. Türkiye-KKTC arasındaki seyahatlerde pasaport yerine kimlik belgesi kullanıl-

masına başlandı. Türk futbolunun "taçsız kral" Metin Oktay, o zamanki adıyla, Boğaziçi Köprüsü üzerinde geçirdiği bir trafik kazasında hayatını kaybetti. ANAP, TBMM Grubu, erken seçimin 20 Ekim 1991'de yapılmasına karar verdi ve Süleyman Demirel liderliğindeki DYP seçimden birinci parti çıktı... Ve bizim için en önemlisi Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi kuruldu: otohaber. Kurulduğu günden bugüne kadar amacı otomobil dünyasının en güncel yeniliklerini, en doğru haber ve tarafsız testlerle birleştirip otomobil-severleri bilgilendirmek olan otohaber, 25'inci yılını kutlarken, Türkiye'de, dünyada ve otomotiv sektöründe çeyrek yüzyılda neler olup bittiğini derledik





1992



Tekrar halinde yaşanan depremler ve binaların hasarlılığı büyük travma yarattı.

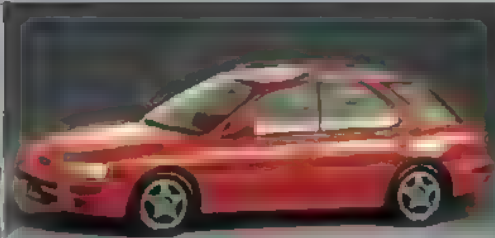
Yugoslavya'nın dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan karmaşa kendini Bosna Hersek'te bir insanlık dramı olarak gösterdi. Tüm dünyanın seyirci kalacağı ve 40 yıl sürecek olan Bosna Savaşı'nda on binlerce Bosnalı Müslüman hayatını kaybetti. TCG Muavenet muhribi Ege Denizi'ndeki 92 Nato Tatbikatı'nda Amerikan Saratoga Uçak Gemisi'nden "yanlışlıkla" fırlatılan Sea Sparrow füzeleriyle vurularak batırıldı ve beş şehit verdik. Erzincan'daki depremde 492 kişi hayatını kaybetti. 250 000 TL'lik banknotlar tedavüle çıktı. 01.01.1992 tarihinde Türkiye'de sürücü ve ön yolcunun emniyet kemeri takması zorunlu hale geldi. Otomobil taşımacılığı sektörleri arasında yer alan ve 372 km/s'lik maksimum hızıyla uzunca bir süre dünyanın en hızlı otomobili taşıyan McLaren F1'in üretimi başladı. Jaguar XJ220 de İngiltere'den gelen bir diğer hız canavarıydı. GMC Typhoon 6 silindirin altındaki 0-100 km/s hızlanma süresiyle SUV kavramına farklı anlamlar katarken, Ferrari ise 456 modeliyle 4 kişilik performans ve lüks sunan bir sporcuya imza atıyordu. Küçük otomobiller konusunda uzman olan Fransızlar, Twingo ile 18 yıl boyunca değişmeden üretilecek ve kült statüsüne ulaşacak bir otomobili tanıttırken, Safrane da 25 Serisi'nin yerini alıyordu. Alfa Romeo, transaks şanzıman yerleşimli, orkadan itişli orta sınıf temsilcisi 76'nı halefi 155'i tanıttı. Önden çekişli 155'in performansa versiyonları ön sahnede.



Alfa Romeo'daki Lancia Evoluzione'ndaki 2.0 16V 4 silindirden motor 247 HP güçlendiril. 4x4 sistem, 1600 km/s hızlanma süresiyle ünlüdür.



Alfa SUV kavramına getirdiği ilk otomobille yarışan Jeep Grand Cherokee, Avusturya'da da testlere girdi.



Saaba'nın yeni kompakt modeli 1600 cc, 100 HP motorla, 4x4 sistemli ve çarpışma testleri sonucu en iyi sonuçları alan otomobillerden biri olarak kabul edildi.

Alfa Romeo'nun yeni kompakt modeli 1600 cc, 100 HP motorla, 4x4 sistemli ve çarpışma testleri sonucu en iyi sonuçları alan otomobillerden biri olarak kabul edildi.



Alfa Romeo 155, 1600 cc motorla, 4x4 sistemli ve çarpışma testleri sonucu en iyi sonuçları alan otomobillerden biri olarak kabul edildi.

Alfa Romeo'daki Lancia Evoluzione'ndaki 2.0 16V 4 silindirden motor 247 HP güçlendiril. 4x4 sistem, 1600 km/s hızlanma süresiyle ünlüdür.

NISSAN X-TRAIL

SENİN HAYALLERİN, SENİN YOLUN.



innovation
that excites



Mükemmel yakıt tasarrufu, yüksek performans, konfor ve 7 kişilik oturma kapasitesi... Nissan X-Trail, yola heyecan katan yenilikçi teknolojileri ve 1.6 dizel otomatik seçeneğiyle Nissan bayilerinde ve nissan.com.tr'de seni bekliyor.

1993



Ekranın her köşesinde yer alan haberler Türkiye'nin her köşesindeki model Apple'ın test sonuçlarını.

Türkiye Cumhuriyeti'nin sekizinci Cumhurbaşkanı olan Turgut Özal 17 Nisan 1993 tarihinde vefat etti. Sivas'ta Madımak Oteli'nin yakınında son ayında 37 insan hayatını kaybetti. Yapılan genel seçimlerin sonucunda Tansu Çiller Türkiye'nin ilk kadın başbakanı olurken, Manchester United'ı eleyen Galatasaray, Şampiyonlar Ligi'ne katılan ilk Türk takımı oldu. Gazeteci-yazar Uğur Mumcu uğradığı bombalı saldırı sonucu hayatını kaybetti. Intel şirketinin geliştirdiği Pentium mikroşlemciler ve World Wide Web, kısaca WWW, sayesinde bilgisayar ve internet kullanımı giderek hızlanırken, küçük sınıfın en başarılı modelleri arasına girecek olan Fiat Punto 1993'te tanıtıldı. Punto ile birlikte Ford'un dünya otomobili olarak lanse ettiği yeni orta sınıf modeli Mondeo da bu yılın önemli yeniliklerinden biriydi. Porsche 993 kodlu yeni 911 serisiyle son hava soğutmalı motora sahip aracına imza atıyordu. Mercedes-Benz'in 1982 yılında tanıtıldığı ve "Bebek Benz" olarak adlandırılan orta sınıf temsilcisi 190'ın yerini alan C Serisi markaya yeni ufuklar açıyordu. Fransız Peugeot, uzunca bir süre sınıfının en güzellerinden biri olarak anılacak 306 ile cabrio'dan 167 HP'lik GTi versiyonuna kadar uzanan geniş bir yelpaze sunan kompakt bir model ailesine sahip oluyordu. 1993 yılında Fransa'dan gelen bir diğer yenilikse Renault'un yeni orta sınıf modeli Laguna'ydı. 21 Serisi'nin yerini alan araç sadece hatchback ve station karoserilerle üretilirken, Volkswagen de orta sınıf temsilcisi, Passat'ın B4 kodlu neslini bu yıl içinde tanıtıyordu.



Renault Laguna, kompakt bir otomobili yeni modelin sunması ve sınıf. Bu modelin her köşesinde yer alması.



Renault 21'in yerini alan Laguna, önemli bir yere de ve kaliteli bir karoseriyle geliyor.



Renault Laguna, kompakt bir otomobili yeni modelin sunması ve sınıf. Bu modelin her köşesinde yer alması.

Renault Laguna, kompakt bir otomobili yeni modelin sunması ve sınıf. Bu modelin her köşesinde yer alması.



Renault Laguna, kompakt bir otomobili yeni modelin sunması ve sınıf. Bu modelin her köşesinde yer alması.



Renault Laguna, kompakt bir otomobili yeni modelin sunması ve sınıf. Bu modelin her köşesinde yer alması.



Internet çok hızlı kılınca dünyaya ve dünyayı değiştirmeye başlandı.

1994

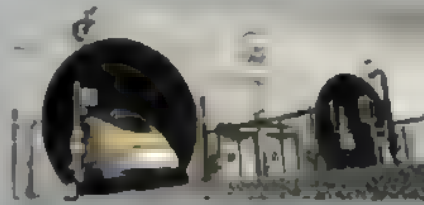


Açık sürüşleri için tasarlan. A4 Salıncak İmparçısı
Hesli ve etkin bir Porto-Batık Rallisi.

İngiltere ile Fransa'yı denizin altından birbirine bağlayan ve modern zamanların 7 harikası olarak kabul edilen 50 45 km'lik Manş Tuneli hizmete girdi. Alman BMW, İngiliz Rover'ı satın aldı. Formula 1 efsanesi Ayrton Senna, San Marino GP'sinde geçirdiği kazada hayatını kaybetti. Nelson Mandela Güney Afrika'nın devlet başkanı seçildi. Bilgisayar programcılığında çığır açan Java programlama dili tanıtıldı. Meşhur "5 Nisan Kararları" ile Türk ekonomisinde izleri yıllarca sürecek gerileme ve devaluasyon yaşandı. Halit Erdoğdu ve Naim Süleymanoğlu ikilisi toplamda 12 rekorımıza attı. Kaçak yoldan Türkiye'ye otomobil sokmaktan yargılanan futbolcu Tuncay Çolak tutuklandı. İlk Türk uydusu Türksat 1B uzaya fırlatılarak yörüngeye yerleşti. Türk otomotiv sektörünü yakından ilgilendiren bir gelişme olarak, Toyota ve Sabancı ortaklığıyla yedinci nesil Toyota Corolla, ilk kez Türkiye'de üretilmeye başlandı. Yeni bir yapılanmaya giren ve BMW ile Mercedes-Benz'e sıkı bir rakip haline gelmeye başlayan Audi, A4, A6 ve A8 modellerini tanıttı. Özellikle A8 alüminyum karoseriyle o dönem için bir devrimdi. BMW'nin bu yıl içinde tanıtılan yeni amiral gemisi 7 Serisi, xenon farlar ve navigasyon sistemi gibi özellikleriyle dikkat çekiyordu. Gelmiş geçmiş en güzel tasarımı ve şekli Ferrari'lerden biri olarak kabul edilen F355'in üretimi başladı. Opel'in küçük sınıfı temsilcisi Corsa platformunda ürettiği küçük coupe modeli Tigra satışa sunulurken, Çek Skoda'nın Volkswagen tarafından satın alınmasından sonra doğan ilk model olan Felicia, marka tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edildi. Bugünün yıldızları olan kompakt SUV'nin ilk örneklerinden, Toyota RAV4'ün üretimi başlarken, Volkswagen Polo da modern bir devrim olan üçüncü nesliyle yollara çıktı.



Renault 19 ve 19i'nin 3 ve 5 kapılı hatchback versiyonları ile birer sedan ve station wagon (Tijeri) de sunuldu.



İngiltere ve Fransa'yı bağlayan Manş Tüneli'nin 30 kilometrelik kısmı Manş Denizi'nde altında.

F355, tasarımı ve şekli en etkili Ferrari'lerden biri olmaya başla da sürüşüyor.



Nelson Mandela, Güney Afrika'ya ilk siyahı devlet başkanı seçildi.



Markanın kompakt A4'de, çelik yapıyla birer sürüşe göre birer sürüşe göre.

25 HP'li Audi A4, performans stajlarında ilk ve en hızlı örneklerinden biri.



İlk ve en güçlü Opel Tigra, altıncı nesil birer sedan ve hatchback. Opel Tigra, 1994'te ilk kez üretilen birer sedan ve hatchback.

1995

OTOHABER

Test Yerli Corolla 1.6 GLI



Bu Hafta: Hem derinde hem karada giden elzemah Pontiac 300 GPX, Arif Cengiz Morris Minor 1000



Türkiye'de üretilmeye başlanan Toyota Corolla bu sayının baş rolünde.

Rusya ve Japonya'da meydana gelen depremlerde binlerce insan hayatını kaybederken ABD'de Oklahoma City'deki bombalı saldırıda 168 kişi öldü. Windows 95 işletim sistemi ve ilk DVD tanıtılırken, Amerikan uzay mekiği Atlantis, Rus uzay istasyonu Mir'e kenetlendi. 1 milyon liralık banknotlar te davule çıkarıldı. Turist Omer tiptemesiyle tanınan unlu oyuncu Sadık Alışık vefat etti. İsvaç'le berabere kalan Türkiye A Milli Futbol Takımı tarihinde ilk kez Avrupa Futbol Şampiyonası'na katılma hakkını elde etti. Avrupa Birliği üyesi 15 ülke ile imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasıyla ithalat ve ihracatta büyük bir gelişme sağlandı. 1995'in otomotiv gelişmelerine baktığımızdaysa, üst orta sınıfta BMW 5 Serisi ile Mercedes-Benz E Serisi'nin yeni nesilleri göze çarpıyor. E Serisi 2 çift yuvarlak farlarıyla, 5 Serisi ise sportif suuş özellikleriyle dikkat çekiyordu. Honda, yavaş yavaş yükselen kompakt SUV trendine CR-V ile katılırken, Hyundai'nin küçük sınıf temsilcisi Accent ilk kez tanıtıldı. Mitsubishi ve Volvo işbirliğine giderek aynı platforma salıp Catisma ve S40 modellerinin Hollanda'da da üretimine başladılar. Renault, değişen tasarım felsefesine yansıtan en yeni modeli olan Megane'ı tanıtarak, emektar 18 Serisi'nin emekliye çıkarttı. Peugeot, 405 modelinin yerini alan 406 ile orta sınıfın en zarif modellerinden birine imza atarken, Ford ve Volkswagen arasındaki işbirliğinden Galaxy ve Sharan isimli MPV ikizleri doğtu.



Yeni Toyota Corolla ve BMW 5 Serisi bu yıl otomotiv trendinde en çok konuşulan modeller arasında yer alacak.



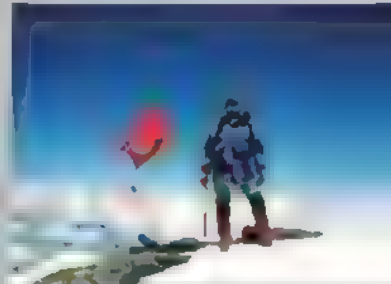
Özellikle birinci Akademi Ödülü Avrupa Birliği Üyesi Almanya'da kabul.



W210 kodlu Mercedes E Serisi, yuvarlak farları ve önümme Grilleleriyle safi W124Yan kodlu bir biçimde ayrılıyor.



Ford Focus ve Ritmo, tasarımı ve 5 tildirli motorlarıyla birbirini yaklaşıyor.



Renault Megane, Everest Dağı'nın zirvesine çıkan ilk Türk otob.



Suzuki Vitara 1.80, bir ilk, tavan süzme ile SUV olarak bugün ilk yzını bir ilk.

E39 kodlu BMW 5 Serisi, bir ilk olan süzme yzını alanlarıyla çok yüksek bir sürüş konforu sunuyor.

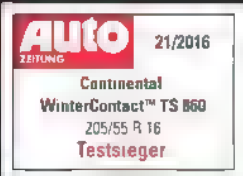
Continental 
The Future in Motion

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.



Konu güvenlikse,
bize güvenebilirsiniz.



Test
Şampiyonu
205/55 R 16
Sayı 21/2016

maximum

Maximum Kart'ınıza özel
maximum.com.tr

Maximum Kart'ınıza özel **8 taksit!**

3 Kasım-
31 Aralık

1996



V8 motorlu Opel Vectra testin ön plana çıkarıldı, otomotiv camisinin özele doğru eğilimi.

Elfs Pilsen, Koraç Kupası'nı kazanarak, bir Avrupa kupası kazanan ilk Türk spor kulübü oldu. A Millî Futbol Takımı, ilk kez katıldığı Avrupa Futbol Şampiyonası'ndan puansız dönerken, Alpay Özalan Fair-Play Odulu'nun sahibi oldu. Sayısal Loto başladı. İngiltere'de patlak veren ve sığır etinden bulaşan "Deli Dana" hastalığı kısa sürede dünya genelinde büyük bir panik yarattı. Taliban, Afganistan'da yönetimi ele geçirdi. Susurluk'ta meydana gelen trafik kazası sonucunda mafya-derin devlet ilişkileri ortaya çıktı. Yunanistan'la Kardak Krizi patlak verdi. Audi'nin kompakt modeli A3 ilk kez tanıtılırken, BMW roadster modeli Z3 ile modern bir klasiğe imza atmıştı. Hafif ticari araçların ailekâr de kullanılmasına uygun hale geldiği, ilk modern örnekler olan Citroën Berlingo ve ikinci Peugeot Partner tanıtıldı. Türkiye'de pek çok marka, bu yıl Avrupa Ferrari 550 Maranello 492 HP ile markanın yeni top modeli olurken, Porsche da sadece 911 den oluşan ürün gamını nispeten ulaşılabılır bu model olan roadster Boxster ile genişletti. Fiatın dünya otomobiline olanak tanıtıldığı ve nihayet, süperçte Türkiye'de de üretilecek olan Balio ve Siena modelleri, Brezilya ve Arjantin'de üretilmeye başlandı. Ford'un radikal tasarımı minik modeli Ka, 12 yıl boyunca üretilecek olan birinci nesliyle tanıtıldı. Honda'nın 1973 yılında birinci nesliyle yollara çıkan kompakt temalcısı Civic, altıncı nesliyle tanıtılırken, araç 160 HP gücündeki 1.6 lt'lik atmosferik motoruyla litre başına güçte dünya rekoru kırdı. Mercedes-Benz, CLK ile orta sınıf coupe rekabetine dahil olurken, katlanır metal tavanlı SLK devrim niteliğindeydi.



Özellikle yeni Audi de kompakt sınıfa giris yaptı. Golf IV platformunun kullanıldığı A3 ilk olarak 3 kapılı gövdesiyle rekata çıktı.



Ford'un yeni 1.6 litre motorlu yeni Ka'nın tanıtıldığı ilk kez Türkiye'de.



Honda Civic Sedan, Türkiye'de üretilmeye başlandı.

05 litre V6 motorlu, 6v'lık tavan ve süren kalınlatılmış motorlarla güçlenen referans modeli oldu.



Elfs Pilsen, Koraç Kupası'nı kazanarak Türkiye'de en büyük Avrupa kupası aldı.

Buylar Premier Ligi, Porto'nun geçirdiği trafik kazasında hayatını kaybetti.



YENİ CITROËN C3

SİZİN KADAR BENZERSİZ.

ConnectedCAM Citroën™
Kişiselleştirme seçenekleri
Citroën Advanced Comfort®

citroen.com.tr



Citroën C3 modelinin ortalama yakıt tüketimi 3,6 - 4,7 lt / 100 km, büyük CO₂ emisyonu 93 - 109 g / km aralığındadır. Gösterdik araçlar orijinalinden farklılık gösterebilir.



**Sıradaki şarkı
henüz kış lastiği almayanlara,
sıradaki kulaklık
tüm Goodyear'cılara gelsin.**



**11 Kasım - 31 Aralık günleri arasında Goodyear'dan 4 adet 16" jant
ve üzeri kış veya dört mevsim lastiği alanlara Sony kulaklık hediye.**

Goodyear Türkiye A.Ş. tarafından düzenlenen kampanya. Kampanya koşulları için lütfen Goodyear Türkiye A.Ş. ile iletişime geçiniz.

GOODYEAR

Detaylı bilgi için: goodyear.com.tr

MADE TO FEEL GOOD.



**Axess'e özel
12 aya varan taksit**

1998

OTOHABER



Geleceğin otomobilleri

2005 yılına kadar yollara çıkacak olan modeller hakkında bir özet.

Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Bill Clinton'ın asistanı Monica Lewinsky ile yaşadığı ilişki ortaya çıktı. Orta Amerika'yı vuran Mitch kasırgası 10 binden fazla insanın ölümüne neden oldu. Dünyanın en uzun asma köprüsü olan Akashi-Kaikyo köprüsü Japonya'da hizmete girdi. Google internet arama motoru olarak kuruldu. FIFA Dünya Kupası'nda Brezilya'yı yenen Fransa şampiyon oldu. Adana, Ceyhan'da meydana gelen depremde 100'ü aşkın vatandaş hayatını kaybetti. Audi, kompakt A3 platformunda ürettiği TT ile kültürlü modelle imza attı. BMW'nin orta sınıf lüks otomobili 3 Serisi, yeni nesliyle yollara çıkarken Daewoo Matiz temel ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak üzere düşük satış fiyatıyla üretilen modeller arasına katılmıştı. Geride bıraktığımız yüzyılın en aykırı modelleri arasında yer alan Fiat Multipla, üç kişinin yan yana oturduğu ön koltukları ve tasarımıyla akıllarda yer edinirken, detaylarca gelmiş geçmiş en çılgın otomobillerden biri olarak seçildi. Escort adını emekliye ayıran Ford, kompakt sınıftaki mücadelesini sürdüreceği yeni modeli Focus'u tanıttı. Araç sportif sürüş özellikleriyle sınıfında çıta yüksekliğini belirliyordu. Mercedes-Benz amiral gemisi S Serisi'ni ve aracın coupe versiyonu olan CL Serisi'ni yeni nesilleriyle tanıtırken, her iki araçta da dönemin lüks ve teknoloji standartları taşıyan Mercedes'in Lürmering Stopau coupe'si 3200 GT yollara çıkarken, aracın stopları ilerleyen süreçte güvenlik nedeniyle değiştirilecekti.



500 hacimli Porsche GT, seriye de seçilmiş motor teknolojisi ile nesillerin, kollar ve gövdeyi özelleştirmeye çok ciddi gelişmeler olmuştur.



Minik VW Lupo, 31.100 veriyiminde sadece 2.000 lt/100 km motorla çalışmaktadır.



1001 metrelik açıklığıyla dünyaya en uzun asma köprüsü olan Akashi-Kaikyo Köprüsü, Japonya'da hizmete açıldı.

Almanya'da düzenlenen Uluslararası Peugeot 206, İspanya'da düzenlenen Japonya kazandı.



Ford Escort'un yerini alan Focus, çok hızlı bir şekilde otomobil dünyasında yeni standartlar belirledi.



En küçük otomobil sadece 2.5 metreyi ve bu şekilde yola çıkarak otomobil dünyasında yerini aldı.

1999



Türkiye'de ilayın ayonlu cırtıya cırtılacak modeller ve dırtı tırtı birtın.

Microsoft'un patronu Bill Gates'in şahsı serveti 100 milyar doları geçti. İnternette müzik paylaşımında devrim yaratan Napster isimli program tanıtıldı. Avrupa Birliği resmi para birimi olarak Euro'yu kabul etti. 2000 yılının gelmesiyle birlikte dünya üzerinde bilgisayar sistemlerinin çökeceği paranoyası ortaya çıktı. Barbie bebekleri 40 yaşına bastı. İsveçli Volvo, Ford tarafından satın alındı. Barış Manço oldu. 17 Ağustos Marmara ve 12 Kasım Düzce depremlerinde resmi kayıtlara göre 20 000 civarında insanımız hayatını kaybederken, milyonlarca insan depremlerden etkilendi. Audi, alüminyum karoserli A2 ile küçük sınıfta zamanın ilerisinde bir modele imza attı. BMW'nin X modellerinin ilk olan X5 tanıtıldı. Citroen farklı tasarımlı Xsara Picasso ile kompakt MPV trendine ayak uydurdu. Ferrari F355'in yerini alan 360 Modena yola çıktı. Honda HR-V ile bugünün şehirli crossoverlarının ilk örneklerinden birine imza attı. Markanın ilk seri üretim hibrit modeli 2 kişilik Insight satışa sunuldu. 240 HP gücünde 2.0 lt'lik atmosferik motora sahip roadster Honda S2000 yollara çıkarken, araç modifiye sahnesinde çok tutuldu. Fransızların MPV hamlesine kayıtsız kalmayan Opel, Zafira ile sınıfının en çok tutulacak modellerinden birini tanıtırken, aracın koltuk yapısı çok pratikti. Pagani ilk otomobili olan Zonda C12'yi tanıttı. Toyota küçük sınıfta Starlet yerine Yaris ile başarı atamaya başlarken, Yaris tasarımı ve hareketli arka koltuklarıyla farklıydı. Renault Clio Symbol Türkiye'de üretilmeye başlandı. Tofaş da Fiat Palio ve Siena'nın üretimine start verdi.



Honda S2000'in 2.0 lt 240 HP'lik motora titre becerisi gözle görülür şekilde rakibine karşı üstün olduğu biliniyor. Bu arada, bu otomobilin fiyatı 2000'den fazla.



Audi A2'nin otomobili, yüksek kaliteli araçlar arasında değerlendirilirken, bu otomobilin fiyatı 2000'den fazla.



Renault Clio'nun sedan versiyonu, Renault Clio'nun sedan versiyonu olarak satışa sunuldu. 510 Street baskı, bu otomobilin fiyatı 2000'den fazla.



Mercedes-Benz V12'nin, bu otomobilin fiyatı 2000'den fazla.



Mercedes-Benz C126'nin, bu otomobilin fiyatı 2000'den fazla.

Fiat Palio'nun 1.3 lt 131 HP'lik motoru ile performans versiyonu olarak satışa sunuldu.

Sen sabahları işine mutlu var,
şirketini büyütecek kişileri işe al, hedefine hızlı var diye biz varız.

SEN VAR DİYE BİZ VARIZ



2000



BMW'nin ilk SUV'si X5, bu sene de hem Netcar hem de Mercedes'teki rakibi M Sport'a katılmadı.

Galatasaray Futbol Takımı, UEFA Kupası'nı ve Super Kupa'yı kazanarak bu başarıyı elde eden ilk Türk futbol kulübü oldu. Dünyanın en büyük yolcu uçağı olacak olan Airbus A380'in temelleri, A3XX adlı proje ile atıldı. Firestone lastikleriyle donatılan Ford Explorer, Mercury Mountaineer ve Mazda Navajos'lar takla atma riski taşıdıkları için tarihin en büyük geri çağırma operasyonuna tabi tutuldular ve oluşan kazalardan Firestone lastikleri sorumlu tutuldu. İlk kez 1959 yılında üretilen Mini'nin üretimi sona erdi. Pontiac Aztek gelmiş geçmiş en kötü tasarımı otomobillerden biri olarak Amerika'da yollarla buluştu. İnternet Mahir olarak tanınan Mahir Çağrı dünyanın en ünlü isimlerinden biri oldu. Abdü İpekçi'nin katili Mehmet Ali Ağca İtalya'dan Türkiye'ye iade edildi. Kemal Sunal hayatını kaybetti. Çernobil Nükleer Santrali tamamen devre dışı. Enakör Compact sınıfın en güzellerinden biri olan Alfa Romeo 147 ve James Bond'un otomobili olan BMW Z8 tanıtıldı. Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken, Volvo'nun orta sınıftaki temsilcisi S60, sportif ve modern tasarımıyla yollara çıktı. Fiat'ın lokomotif modellerinden biri haline gelecek olan ve Türkiye'de üretilen hafif ticari Doblò dünyaya merhaba dedi.



BMW'nin devrim vatanı, BMW Grubu markayı 1999 olarak yeniden bir konseptle yeniden pazarı açtı.



Lotus Elise alırken, orta sınıfın motoru Opel Speedster, markanın tarihi ve bir otomobilin bir otomobil.



San döneminde Breaking Bad dizisinin karakterleri de, çirkin Pontiac Aztek otomobili de unutulmadı.

Ford Doblò'nun devrim Türkiye'ye taşıdı.



Galatasaray Futbol Takımı, UEFA Kupası'nı ve Super Kupa'yı kazanarak bu başarıyı elde eden ilk Türk futbol kulübü oldu.

2001

OTO HABER
Ford Thunderbird geri döndü



Geleceğin süper yıldızları

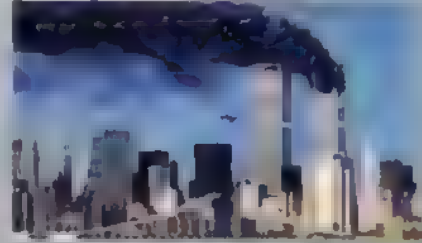


Yeni ACC tasarımı, mobiliteyi XCO'ya taşıyor.

El Kaide Terör Örgütü'nün 11 Eylül tarihinde gerçekleştirdiği, eşzamanlı uçaklı saldırıların sonucunda New York'taki ikiz kulelerde ve Washington Pentagon'da toplamda 3 bine yakın insan hayatını kaybetti. Amerika Birleşik Devletleri bu olay **9/11 saldırıları** terörizmine savaş ilan etti. İlk iPod Apple tarafından tanıtılırken, Windows XP işletim sistemi de piyasaya çıktı. BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi, dördüncü nesliyle tanıtılırken, Chris Bangle imzalı araç hem tasarımı hem de iDrive kontrol sistemiyle çok eleştirildi. Chrysler'in retro MPV'si PT Cruiser yollara çıktı. Honda'nın MPV karakterli küçük sınıf modeli Jazz tanıtılırken, ilk hibrit Civic de bu yıl yollara çıktı. Jaguar X-Type ile orta sınıfa doğru ilk adımını attı. Mercedes-Benz'in lüks roadsteri SL, yuvarlak farlı yeni nesliyle tanıtıldı. Peugeot 307 yüksek tavanıyla kompakt sınıfta yeni uhuklar açtı. Avantime ile coupe ve MPV melez bir modele imza atan Renault, üst orta sınıfta da Vel Satis ile farklı bir tarzı hayata geçirdi. İki tekerlekli elektrikli taşıt Segway PT, mobilitede devrim yaratacağı iddiasıyla tanıtıldı. Skoda, uzatılmış Pasat platformuna sahip amiral gemisi Superb'i tanıttı. Kompakt modellere bir rakip olabilecek olgunluk sunan dördüncü nesil Volkswagen Polo yollara çıktı.



Renault Clio V6 24V, yeni sınıf Renault 5 Turbo gibi otomobilin en hızlı 2.0 V6 24V motoru ile 190 km/saat hızla 0-100 km/saat 7.5 saniyede yapıyor.



Yarın en büyük terör saldırılarından biri olan 11 Eylül saldırılarının politik etkileri hala sürüyor.



Yeni Renault Clio, Renault 5 Turbo'nun 1.6L motoru ile 190 km/saat hızla 0-100 km/saat 7.5 saniyede yapıyor.



Satışta başarılı olacak yeni Jeep Cherokee, Amerika'nın Liberty adıyla satılmaya başlandı.



Mercedes-Benz C-Class, 1.8L motoru ile 190 km/saat hızla 0-100 km/saat 7.5 saniyede yapıyor.



İstanbul'da birinci sınıfta birinci olan Sevil Özkan, 1.8L motoru ile 190 km/saat hızla 0-100 km/saat 7.5 saniyede yapıyor.

2002



Bu bilye bahar yalıncıları, otobahar'da motosiklet kataloğu vardı.

Euro, Avrupa Birliği ülkelerinde resmi para birimi olarak kullanılmaya başlandı. Türkiye, Dünya Futbol Şampiyonası'nda tarihinin en iyi derecesi olan üçüncülüğü elde etti. Sel baskınları Orta ve Doğu Avrupa'da çok büyük maddi kayıplara ve onlarca insanın ölümüne sebep oldu. Tofaş tarafından üretilen ve "Kus Serisi" olarak bilinen model ailesinin Türkiye'deki üretimi sona erdi. BMW'nin roadster temsilcisi 23'un yeni neshi 24 tanıtıldı. Citroen'in yüksek tavanlı kucağı C3 yollara çıkarken, Chevrolet Daewoo'dan devşirme Aveo'yla küçük sınıfa adım attı. Katlanır metal tavanlı minimalist roadster Daihatsu Copen kult modelleri arasındaki yerini aldı. Ferrari'nin kurucusu Enzo adını sadece 400 adet ürettiği super sporcu tanıtıldı. Ford'un giderek popüler hale gelen hafif ticari araç sınıfındaki en yeni temsilcisi olan ve sadece Türkiye'de üretilen Transit Connect yollara merhaba dedi. Kia, Sorento ile uzun süre Türkiye'de en çok satılan SUV olacak olan Sorento'yu tanıttı. Hyundai de Getz ile küçük sınıfa dönemi için modern bir giriş yaptı. Lam borghini Diablo'nun yerini alan V12 motorlu supersporcu Murcielago tanıtılırken, Porsche radikal bir kararla tarihindeki ilk SUV olan Cayenne'i üretmeye başladı. Opel MPV kavramını küçük sınıfa buluşturan Meriva'yı tanıttı. Volkswagen, kelime anlamı olan "halk otomobili"nden çıkarak uzaklaşmaya başladı. Lüks modelleri Phaeton ve Touareg ile adeta tasdik etti.



Pekto XC30, markanın ilk SUV'ü olarak turbo geçerken, güçlüyle yine bir plandaydı. İç mekanda 5 ve 7 kişilik oturum alternatifiydi.



Türkiye A Millî Futbol Takımı, Avrupa kupalarında ilk kez olarak yarıfinal ve büyük başarıya imza etti.



Fiat Albea, Citroen'in yerini alırken, yıldızmakyak Polo ile yarıştı.

BMW 23'ün yerini 24'ün metal tavanlı yerini alırken bir tuzakla döndürdü.



Pontiac Vibe'nin otomatik bir kabin ve bagajın otomatik olarak.



Hyundai'nin ilk SUV'ü olan Sorento, V12 motorlu bir süper sporcu ile tanıştı. Bu motor, Porsche Cayenne ile tanıştı.



Kia Sorento, otomatik olarak büyük bir otomatik bagajın yalın ve otomatik olarak.

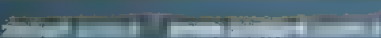


Aracınız Kışa Hazır mı?

Onul, kar n, çamurun, hava kirliliğinin, endüstriyel atıkların, asit yağmurlarının, yol buzlarının, kısaca kışın olumsuz koşullarının zararlı etkilerinden Ziebart'ın profesyonel ve **ömür boyu** garantili koruma sistemleri ile koruyun, aracınız ilk günkü gibi ışılsın, değerini kaybetmesin



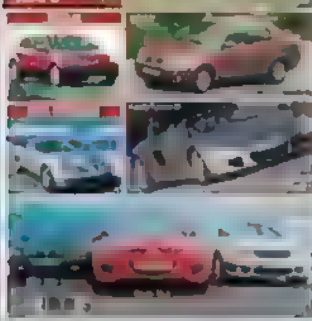
ADANA: (0322) 429 70 70 ANKARA: (0312) 220 0 220 ANTALYA-Express: (0242) 311 11 03 BURSA: (0224) 211 11 34
DIYARBAKIR-Express: (0412) 251 02 22 İSPARTA-Ekspress: (0246) 224 37 13 İSTANBUL: •4 Levent (0212) 280 16 00
•Altunizade (0216) 492 76 60 •Avcılar (0212) 690 85 90 •Balat (0212) 533 06 98 •Bostancı (0216) 573 39 62
•Florya-Express (0212) 663 21 34 •Güneşli (0212) 357 84 88 •Maltepe (0216) 518 58 88 •Merter (0212) 637 27 20
İZMİR: •Çınarlı (0232) 462 61 16 •Gazimir (0232) 252 60 70 K.MARAŞ-Express: (0344) 234 49 59
KOCAELİ: •İzmit (0262) 335 25 82 MERSİN-Express: (0850) 396 99 92 SAKARYA-Express: (0264) 275 1 275



KORUMA SİSTEMLERİ • CAM FİLMİ • DETAYLI İŞLEMLER

2003

16. yılını kutlayan 6. 22. yılını kutlayan OTODER

OTO
HABER

Yeni model, yeni özellikler, yeni fiyatlar...
Her yılın en önemli otomobil haberleri.

Tarih tekrardan ibaretti dedirtecek olan ikinci Irak işgali ABD ve İngiltere'nin önderliğinde başladı. Saddam Hüseyin ele geçirildi. İstanbul'da aşırı dinci teröristlerin gerçekleştirdiği bombalı saldırılarda onlarca insan hayatını kaybetti. Eurovision şarkı yarışmasında Türkiye ilk birinciliğini Sertab Erener'in Everyway That I Can isimli parçası ile kazandı. BMW'deki radikal değişimin yeni halkaları olan 5 Serisi, 6 Serisi ve kompakt SUV X3 tanıtıldı. Volkswagen Grubu'nun bir markası haline gelen İngiliz Bentley, uzun bir aradan sonra geliştirdiği ilk modern modeli olan Continental GT'yi tanıttı. Mercedes-Benz SLK ile aynı platformu paylaşan aykırı tasarımlı sporcu Chrysler Crossfire yollara çıkarken, Fransızlar Citroen C2 ile yine kült olmaya aday bir modele imza atıyorlardı. 100'üncü yılını kutlayan Ford, altmışı yıllardaki efsane sporcusu GT40'ın anısına aracın halefi olan GT'yi tanıtırken, araçların üretimini ve teslimi 2004'te gerçekleşti. SUV sınıfına sportif tasarımını getiren ilk model olarak kabul edebileceğimiz Infiniti FX Serisi tanıtıldı. Lamborghini Gallardo ile birlikte uzun zamandan beri ilk kez aynı anda programında iki model birden bulundurmaya başladı. Mercedes-Benz, hissesine sahip olduğu McLaren ile birlikte SLR'ı üreterek yeni binyılın ilk rüya otomobillerinden birine imza attı. Rolls-Royce, BMW çatısı altına girdikten sonraki ilk modeli olan Phantom'u tanıtırken, ters arka kapılı araç lükste son noktayı Toyota Prius ikinci nesliyle yollara çıkarken, araç bu nesliyle özellikle Amerika pazarında büyük başarıya imza attı.



Chevrolet SSR, 10 motorlu, keskin metal kapılarla donatılmış bir pickup-roadster olarak kutlu geçti. Mercedes otobüsü yeni neslinde çıktı.



Irak'taki Saddam Hüseyin rejim rejimini yıldı.



BMW X3, yeni yarıyıl otomobili elektrikli de, aynı özellikleri bir SUV için çok ilginçti.

Mercedes SLR McLaren, İngiltere'de de dahil olmak üzere bir sürü otomobiliyle.



Genel Volkswagen Golf nesnede diğer otomobillerin de içinde bulunuyor.

Rolls-Royce, BMW çatısı altına girdikten sonra Phantom'una imza attı. Arka kapılar geri döndü açılıyor.



GELENEK DEVAM EDECEK!

Süper Lig 5 sezon daha kendi evinde,
LIG TV'de izlenecek! DIGITURK'ta devamı gelecek.



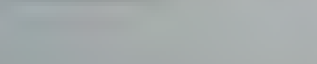
beIN
MEDIA GROUP

Digiturk

2004

OTO
HABER

Dosya: Türkiye'deki tüm cabrio'lar



Renault sunatırsa, Türkiye'de en hızlı cabrio'lar da bir dosyayla otohaber'de.

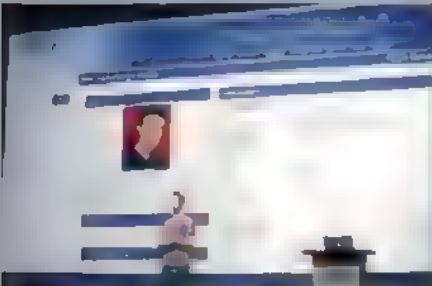
Kısa bir süre sonra fenomene dönüşecek olan sosyal internet platformu Facebook konusunda İstanbul başının iki yakasını denizden altından bağlayacak olan Marmaray inşaatı başladı. Hint Okyanusu'nda gerçekleşen ve ağırlıklı olarak Endonezya'yı vuran depremde 200 000'den fazla insan öldü. Çeçen militanların Kuzey Ossetya, Beslan'daki bir okulda 1000'den fazla kişiyi rehine aldıkları olaya müdahale eden Rus Özel Birlikleri'nin bu müdahalesi sonrasında 380'den fazla insan hayatını kaybetti. BMW'deki değişimin en yeni halkası olan 1 Serisi markanın ilk 5 kapılı kompakt hatchback modeli olarak yollara çıkarken arkadan itiş geleneğini sürdürmesiyle yanında fark yarattı. Citroen kompakt sınıfına Xsara'nın yerini alan C4 ile yeniden geçmişinden gelen yaratıcı tasarımlara dönüş yaparken, Renault çatısı altına giren Dacia, Logan ile yeniden yapılanmasını başlattı. Ferrari 612 Scaglietti, 4 kişilik yeni Ferrari olurken, 360'un yerini de F430 aldı. Ford Focus daha geleneksel hatlara bürünen ikinci nesliyle yollara çıktı. Spor otomobil tarihinin ikon modellerinden Ford Mustang, beşinci neslinde baştan aşağı değişerek atası birinci nesilden izler sunan retro bir tarza kavuştu. İtalyanlar Maserati Quattroporte ile lüks sınıfta performanslı ve zarif bir sedana imza attı. Porsche'nin 997 kodlu yeni nesli 911'i tanıtılırken, ortadan yerleşimli bir V10'un görev yapıldı. Citroen GT ile yarının koleksiyon otomobillerinden birini ortaya çıkardı.



Citroen'deki yeni dönem en iyi yarı otomobil modelleri- den biri olan C4, tasarımı dışında rekabeti rekabete- de de zor getirecek.



Ford, yeni Mustang için retro tasarımı da planladı. Sadece, V6 ve V8 motorlar kullanıldı.



İncelenen alıntı yapma biçimi- den itibaren Facebook, "the facebook" olarak kuruldu.

Orjinal V8 motorlu Carrera GT, Porsche'nin en hızlı modelleri arasında- yıvını aldı.



Renault bu yıl için ilk- den itibaren Logan, Dacia'nın ilk motoru da dahil olmak üzere- otomobilleri üretti.

Yeni C4L, premium otomobil- den sonra, Ford Focus ve Mazda3 de aynı alışıyorsa kullanıldı.

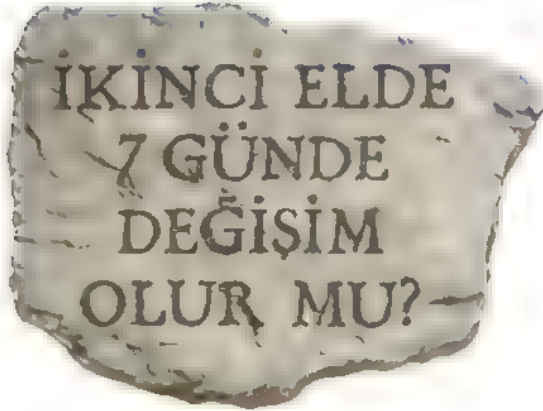
İKİNCİ EL OTOMOBİLDE DEVİR DEĞİŞTİ!



Her marka/model



2 yıla kadar garanti



**Beğenmezseniz
7 günde değişim**



İkinci elde nakit alım

OTO
shops
by ALJ

Yepyeni ikinci el deneyimi

İSTANBUL • ADANA • ANKARA • DENİZLİ
HATAY • KONYA • SAMSUN • TEKİRDAĞ • YOZGAT

www.otoshops.com

7 Günde Değişim hakkı için kredili alınan araçlarda kredinin kapatılması, aracın Otoshops'tan teslim alındığı durumyla geri getirilmesi ve en çok 1.000 km kullanılmış olması gerekmektedir. Ayrıntılı bilgi ve şartlar için Otoshops Yetkili Satıcılarına danışabilirsiniz.

2005



szkolenia 2002, 2003 i 2004 w ramach projektu „Zwiększenie efektywności i jakości usług publicznych” w ramach budżetu państwa.

Video paylaşım sitesi Youtube kuruldu Türk para birimi YTL tedavüle alınarak paralardan 6 sınıf atıldı Şampiyonlar lığı finali Liverpool ve AC Milan takımları arasında İstanbul'da oynandı Uzun yıllardır beklenen Formula 1, İstanbul'da Pakistan'daki depremde 40 000 den fazla kişi öldü. Airbus A380 ilk uçuşunu gerçekleştirdi MG Rover Grubu iflas Airbus Çinlilerin eline geçti. Alfa Romeo 156'nın yerini alan 159 yollara çıktı. Lüks sedan sınıfı Bentley Continental Flying Spur ile tanıştı BMW, E90 kodlu yeni nesil 3 Serisi'nı tanıtırken, aracın özellikle arka tasarımı oldukça eleştirilmişti Audi'nin büyük SUV'u Q7 de bu yılın önemli yenilikleri arasında yer aldı Volkswagen tarafından yeniden canlandırılan Bugatti markası, Veyron EB 16 4 ile gelmiş geçmiş en aykırı otomobillerden birine imza attı 1001 HP gücündeki araç 408 km/s maksimum hıza ulaşıyordu Amerikan spor otomobil tarihini başlatan modellerden Corvette, C6 kodlu yeni nesliyle yollara çıkarken, araç dünyanın genelinde çok başarılı olan performans/fiyat oranıyla büyük yankı yarattı Citroen, Peugeot ve Toyota'nın uçuz minik sınıf otomobilleri C1, 107 ve Aygo tanıtıldı Dodge'un kamyonvari bu yüze sahip olan SUV'u Nitro yollara çıkarken, Ferrari Enzo'dan türetilen FXX 800 HP gücündeydi 2000'li yıllara pek de parlak bir başlangıç yapmıyız Fiat, küçük sınıfta Grande Punto ile gerçek bir başarı modeline imza atarken, araç yüzünden dolayı bebek Maserati olarak adlandırılıyordu Mercedes-Benz'in amiral gemisi S Serisi, W221 kodlu yeni nesliyle tanıtıldı:



2006



Otomobilin değer kavramı Eylül sayısında özel haber çok ilgi çekti.

Almanya'da gerçekleştirilen Dünya Futbol Şampiyonası'nda mutlu sona finalde Fransa'yı yenen İtalya ulaştı. Irak'ın devrik diktatör lideri Saddam Huseyin insanlığa karşı suç işlediği gerekçesiyle idam edildi. Youtube, Google tarafından satın alındı. Orhan Pamuk, Nobel Edebiyat Ödülü aldı. Türkiye Cumhuriyeti eski başkanlarından Bülent Ecevit hayatını kaybetti. Audi'nin ilk süpersporcusu olan R8, Lamborghini Gallardo platformunda üretilmeye başlandı. Kompakt SUV ikizler Chevrolet Captiva ve Opel Antara tanıtılırken, Captiva ikizine göre daha başarılı satış adetlerine ulaştı. Citroen'in kompakt MPV'si C4 Picasso yollara çıkarken, marka C6 ile uzun zamandır uzak kaldığı orta üst sınıfa geri döndü. Kubik tasarımlı Daihatsu Materia yolları şenlendirmeye başladı. Ferrari'nin V12 motorlu yeni amiral gemisi 599 GTB Fiorano tanıtıldı. Ford S-Max orta sınıf MPV'lere sportif bir yorum getirirken, Jeep de Patriot ve Compass modelleriyle kompakt SUV sınıfına adım atıyordu. Mercedes-Benz'in lüks MPV'si R yollarla buluşurken, M Serisi'nin uzatılmış versiyonu olan ve 7 kişilik bir iç mekan sunan GL de yine bu yılın yenilikleri arasında. Kompakt sınıfta hem prestij anlamında hem de fiziksel anlamda yükselmek isteyenler için tanıtılan Nissan Qashqai, telifluzu zor adına kırılgan başarıya ulaşmakta zorlanmayacaktı. Peugeot nun küçük sınıftaki yeni numarası 207 tanıtıldı. Volkswagen Eos ile katlanır metal tavanlı cabrio modasına ayak uydururken, Volvo C30 kompakt sınıfa radikal tasarımıyla merhaba diyordu.



Opel Antara, Chevrolet Captiva ikizleri arasında en büyük motoru, en geniş bagaj alanı ve en yüksek tavanlı kompakt SUV'ler arasında.



Citroen Roomster, teknolojik araçlarında iyi bir mühendisliği gösteren başarılı bir örnek oldu.

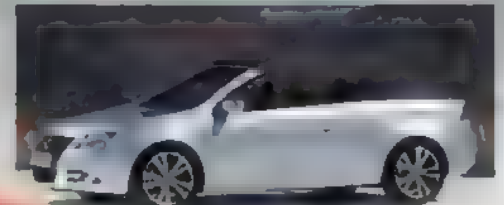


Citroen C6, markanın geçmişindeki yenilikçi bir dizi otomobillerin zincirinin 27'inci yarıyla kapalı.



Mercedes R Serisi, yenilikçi ancak çok da başarılı olmayan bir fikir olarak sonuçlandı.

Ferrari F430, Amerikan milyarder James Elchinov'un için geliştirilen bir "tek kişilik".



VW Eos, katlanır metal tavan modasını 5 parçalı karışık tavanıyla ayak uyduruyor.

2007



Fiat model yanda satış yapılacak yenilikler
Kısmen oto komparye.

Gazeteci Hrant Dink uğradığı silahlı saldırı sonucu hayatını kaybetti. Abdullah Gül, Türkiye Cumhuriyeti'nin 11'inci cumhurbaşkanı oldu. Apple'ın tanınan haline gelecek olan akıllı telefonu iPhone tanıtıldı. Geçmişinde önemli yarış başarıları olan Alfa Romeo, 8C Competizione ile tasarım ve performans odaklı bir sporcu tanıtırken, Audi de A5 ile orta sınıf coupe rekabetine dahil oldu. Ekonomik satış fiyatıyla dikkat çeken Dacia Sandero'nun üretimi başladı. Türk otomobil endüstrisinin en önemli projelerinden biri olan Minicargo kapsamında, üçüz hafif ticariler Fiat Fiorino, Citroen Nemo ve Peugeot Bipper, dünyada sadece Bursa'da Tofaş tesislerinde üretilmeye başlandı. Retro tasarımıyla dikkat çeken minik Fiat 500'ün kapı hırsızları uzak yollara çıkarken, Fiat'ın dünya oto mobili olan Lancia da yine sadece Bursa'da üretilmeye başladı. Toyota Corolla Hatchback'ın yerini alan Auris tanıtılırken, aya aynı zamanda Türkiye'de de üretilmeye başlandı. Kompakt SUV peşasından büyük bir dilim almak isteyen Volkswagen bu amaçla Tiguan'ı satışa sundu. Hyundai'nin Avrupa pazarında güçlenmesinde önemli rol oynayan i10 ve i30 modelleri 2007'nin önemli yenilikleri arasında yer alırken, i30'un ikizi Kia cee'd de aynı dönemde tanıtıldı. Nissan, GT-R ile potansiyelini iyi gizleyen, bir supersporcu avcısına imza atarken, Peugeot'nun yeni kompakt sınıf temsilcisi 308 de rekabete hazır. Rolls Royce Phantom'un üstün versiyonu olan Phantom Drophead Coupe, cabrio kavramına farklı anlamlar yüklerken, yüzde 100 elektrikli Tesla Roadster özellikle Amerika'da kısa sürede trend belirleyici bir model haline geldi.



Volkswagen Tiguan, 80'li yılların minivan kompakt bir SUV olarak diğer çıkarttı, günde 10 milyon ve başarıları 2007'de başladı.



Hyundai i10'un Türkiye'de geçiştiği bir Dacia Sandero'ya karşı ve kompakt sınıf arasında katmanlara bina etti.



Citroën C4, daha büyük bir sınıf isleyene aynısı kapalı bir otomobil oldu.

Minicargo Projesi kapsamında Fiat, Peugeot ve Citroen'ün küçük ticarileri Dacia'nın Türkiye'de üretti.



Hyundai Cee'd, Suzuki Swift ve Toyota Auris'ün Türkiye'de üretti.

Rolls Royce Phantom'ın üstün versiyonu olan Phantom Drophead Coupe, cabrio kavramına farklı anlamlar yüklerken, yüzde 100 elektrikli Tesla Roadster özellikle Amerika'da kısa sürede trend belirleyici bir model haline geldi.

Türk Telekomluysam
bir nedeni var
**Kapsama ve
çekim gücü**

ilk
3 ay
cayma
bedeli
yok

5GB

1000 DK 37 TL

1000 SMS

**YÜKSEK
ÇEKİM
GÜCÜ**

Türk Telekom

Yeni gelene, 15 ay söze ilk 3 ay cayma bedeli yok

Türk Telekom %74,6 4.5G nüfus kapsama oranına sahiptir. Mobil internet hızı, kapsama alanı, bağlantı noktası, coğrafi koşullar, şebeke yoğunluğu, cihaz ve bağlanılan siteye göre değişiklik gösterebilir. Telsiz kullanımı ücreti ayrıca alınır. Teklifte data aşımı ücretlendirilir, aşım ücreti ve diğer detaylar www.turktelekom.com.tr

2008



Audi ve BMW'nin gelecek sezonunda hazırladığı model-
lemeyi otomobilleri için bekliyor.

Türkiye A Millî Futbol Takımı Avrupa Futbol Şampiyonası'nda üçüncü oldu. 31'inci Olimpiyat Oyunları, Pekin'de yapıldı. Barack Hussein Obama, Amerika Birleşik Devletleri'nin 44 üncü başkanı oldu. Küresel ekonomik kriz her sektörü derinden etkilerken, Amerikalı General Motors ve Chrysler otomotiv alanında en sert darbeyi alanlar arasındaydı. Kosova bağımsızlığını ilan etti. Myanmar'da gerçekleşen Nargis Kasırgası'nda 120 000'den fazla insan hayatını kaybetti. Türkiye'de kamuya açık kapalı alanlarda sigara içme yasağı uygulanmaya başladı. Alfa Romeo, MiTo ile küçük sınıfa giriş yaparken, Audi de Q5 ile orta sınıf SUV'lar arasındaki rekabete dahil oldu. BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi yenilenirken, Alman üretici X6 ile SUV sınıfında alışılmadık dışında coupe tarzı bir modele imza attı. Chevrolet'nin yeni kompakt modeli Cruze kariyerine başlarken araç bir dünya modeli olarak tasarlandı. Katlanır metal tavanlı ilk Ferrari modeli olan California tanıtıldı. Dinamik tasarımıyla yepyeni bir tarza burunen yeni Ford Fiesta sahneye çıkarken, markanın kompakt SUV'u Kuga da bu yılın yenilikleri arasında yer aldı. Koreli Hyundai'nin küçük sınıftaki yeni modeli i20 tanıtılırken, araç ilerleyen süreçte yerli olarak da üretilcekti. Ağırbaşlı tasarımıyla tanıdığımız Jaguar, yeni üst orta sınıf modeli XF ile değişimi başlattı. Mercedes-Benz en küçük SUV'u GLK'nin üretimini başladı. Orta sınıfta 1988 yılından beri Vectra ile mücadele eden Opel, bu ismi emekliye çıkartıp sportif tasarımı Insignia'nın mesaisini başlattı. Tata Nano, mikro boyutları ve 3 bin doların altında kalan başlangıç fiyatıyla konuşuldu.



Özellikle en ucuz otomobiller olarak tanınan Tata Nano'dan büyük bir başarı bekleniyor. Otta da, otomobilleri beklenenin altında kaldı.



Vectra'nın yerini alan Opel Insignia'ya geçişin bu sektöre etkisi çok.



Alfa Romeo'nun tarzı zayıflı i20'de
Shelby'de BC Competition'den izler
süper karoserin altında Fiat Grande
Punto yatıyor.

BMW X6, SUV ve coupe
tarzların bir arada olduğu
bir başarı anlamına geliyor.



Standart bir Passat'ın fazla
serken bu kadar için
geliştirilen CC versiyonu
da fiyatları bu sınıfa
girmiş.



Insignia'nın güçlü versiyon
olmasıyla birlikte, bu sınıfa
girmiş bir tür oldu.



KİŞİSELLEŞTİRMEDE YAMAHA BUNKER CUSTOMS İŞBİRLİĞİ

Bunker Customs'ın idealist kurucularından Can ve Mert Uzer kardeşler ile motosikletin heyecanlı dünyasına doğru yolculuğa çıktık! Yamaha ile gerçekleşen işbirliklerini, ülkemizdeki motosiklet kişiselleştirme felsefesini ve bu işe olan heyecanlarını Seyrantepe'deki atölyelerinde konuştuk.

Custom motosikletlerle ne kadar süredir ilgilisiniz? Bunker Custom nasıl doğdu?

15-16 yaşımızdan beri ikimizde de bir merak olarak başlayıp zaman içinde bir saplantıya dönüştü. Klasik ailemiz tamamen karşıydı motosiklet almamıza. Belki de saplantı haline dönüşmesine neden olan faktörlerden biri de buydu. Hatta Can, üniversite sınavına ilk girişinde istediği bölümü kazanırsa karşılığında motosiklet almayı kabul bile ettirmişti. Ama esasen motosiklete binmenin başka hiçbir araçta yakalayamayacağınız bir duygusu var, bu sanırım bizim ve diğer tüm motosiklet kullananların bu işe başlamasına neden olan esas faktör. 18 yaşımıza girdiğimiz zaman ilk işimiz motosiklet ehliyeti almak oldu. 2003'te ilk düşük cc'li motosikletlerimizi aldık. Sonrasında aile evinden çıktığımızda Can 1961 model bir Triumph aldı, o motosiklet evin salonuna girdi ve adam etmeye başladık. Ben de bir 1983 model bir BMW R65 aldım ve ona giriştim. Gündüz işimizi yapıp akşamları bu motosikletlerle ilgileniyorduk. Tabi ki ev bu işe yetmemeye başladı. Ardından bu işi Can'ın o soralarda depo olarak kullandığı mekana taşıdık. Burada geçirdiğimiz birkaç senenin ardından bu işi daha iyi yapabilmek için aldığımız ekipmanlar bu mekana da sığmamaya başladı ve kendimizi şu anki atölyemizde bulduk. 3,5 senedir Seyrantepe'deki Bunker Custom atölyesindeyiz.



Yamaha ile nasıl bir araya geldiniz?

Geçtiğimiz birkaç senede dünyada Yamaha Yard Build çatısı altında yapılan her motosikleti çok yakından izli-yorduk. Shun Miyazawa'nın liderliğinde yapılan projeleri heyecanla takip ediyorduk. Paster Sonstgen'in projesinde idollerimizden biri olan Shinya Kimura'yla bile çalıştılar. XSR700 ve 900'ün haberi, Yamaha'nın bu kültür konusundaki açık görüşlülüğü ve cesareti markaya olan saygı-mızı daha da arttırmıştı. Ardından Yamaha'nın bizimle Yard Build için temasa geçmesi bizi gerçekten çok gururlandırdı ve heyecanlandırdı.

Gelecekte yeni projeleriniz olacak mı?

Evet sırada bekleyen yeni, konsept tasarımlarıyla anlaştığımız özel müşteri projelerimiz var. Özel projelerin haricinde yine önümüzdeki yazı-girmeden bitirmeyi planladığımız yeni bir Yamaha projemiz olacak. Bu kez XSR700'ün büyük kardeşi XSR900 ile bir proje yapacağız.

Türkiye'de custom motosiklet konseptine ilgi ne düzeyde?

İlgi aslında çok ve giderek artıyor ama Türkiye'de bu tutkuyu gerçeğe dönüştürmek aslında zor ve pahalı. Temelde custom meselesi çok kişisel bir şey ve bu işe girişmek isteyen kişilerde gördüğümüz en önemli şey, kendi ellerini de kirletmek istemeleri. Ve

doğası gereği bu konseptin temelinde garaj kültürü yatar. Türkiye'deki yaşam standartları bir garaj sahibi olmaya imkan vermiyor ama bu işin imkanı olduğu anlamına gelmiyor. Biz bu işin evin salonununa motosikleti sokarak başladık. Yani özetle bu tutkuyu gerçeğe dönüştürmek için zaman ve emek harcamak için ne kadar kararlı olduğumuza bakıyor. Biz çevremizde kendi limitli koşullarında bu çıbramayı yapmış birçok insan tanıyoruz. Biz de o yollardan geçtiğimiz için empati kuruyoruz ve bu bireysel girişimleri destekliyoruz.

En çok ne tür kişiselleştirmeler tercih ediliyor? Uygulama safhası düşünüldüğünde, bayağı yorucu bir süreç olduğunu tahmin ediyoruz. Sizi şimdiye kadar heyecanlandıran en özel iş ne oldu da sonuç karşısında yorgunluğunuza bir anda unuttunuz?

En çok ne tür kişiselleştirmeler tercih ediliyor? Şu sıralar en çok retro tarzında kişiselleştirmeler tercih ediliyor. Ama motosikletiyle daha özgür hissedip, istediğinde arazi şartlarına da uyum sağlayacak motosikletler yaptırmak isteyen çok sayıda müşterimiz var.

www.yamaha-motor.com.tr, www.bunkercustomcycles.com

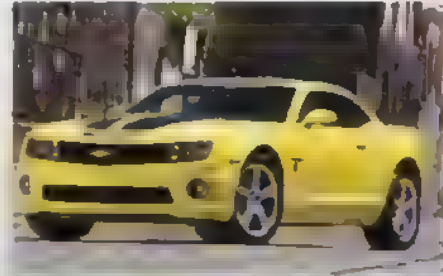


2009



Özellikle otomobilin MTV televizyonuyla ilgili frekanslar kompakt verilecektir.

UEFA Kupası Finali İstanbul Şükrü Saracoğlu Stadi'nda oynandı. İstanbul ve Trakya'da etkili olan yoğun sel sonucu 31 kişi hayatını kaybetti. Pop müzik efsanesi Michael Jackson hayatını kaybetti. NASA, Ay'da su bulunduğunu açıkladı. Türkiye Munevver Karabulut cinaveriyle sarsıldı. Yeni Türk Lirası olarak değiştirilen para birimimiz yeniden Türk Lirası oldu. Ford Transit Connect ile birlikte ilk defa Türkiye üretimi bir araç ABD'ye ihraç edilmeye başlandı. BMW, üst orta sınıfta 5 GT ile farkı sınıfları bir araya getirirken, yeni 5 Serisi de daha geleneksel bir tasarımla yollara çıktı. Mercedes-Benz'in sembol modellerinden E Serisi, W212 kodlu yeni nesliyle tanıtılırken, araç klasik olmaya aday bir tasarıma sahipti. Peugeot, kompakt sınıfta ilk crossover ve MPV modelleri olan 3008 ve 5008'i tanıttı. Porsche'nin ilk 4 kapılı modeli olan Panamera tanıtılırken, araç lüks sedan sınıfına yeni sürüş dinamikleri kazandı. Renault Megane Sedan'ın yerini alan Fluence tanıtılırken, araç Bursa'da da üretildi. Citroen, DS3 ile premium aromalı DS Serisi modellerinin ilkine imza attı. Chevrolet Camaro, 2002'de ara verilen üretimi sonrası retro çizgiler sunan yeni nesliyle tanıtıldı. Ferrari F430'un yerini alan 458 Italia tanıtıldı. Honda, Insight ile Toyota Prius'a göre daha kolay ulaşılır bir hibrit üretti. Skoda'nın ilk SUV'u olan kompakt Yeti tanıtılırken, araç sınıfının en mantıklı modelleri arasında yer alıyor. Toyota Prius'un üçüncü nesli gün yüzüne çıkarken, Corolla Verso'nun yerini alan Verso tanıtılarak sadece Adapazarı'nda üretilmeye başlandı.



Tokyo'da 2007'de ilk nesliyle elektrikli Chevrolet Camaro, Transformatörler filmindeki karakterlere ilham kaynağı oldu.



Aston Martin One-77, verileri her 1.150.000 milde bir kez yenilenen bir araçtır.



Peugeot RCZ, markanın yeni bir kompakt coupesi hem de sadece otomobilci olmayanlar için tasarlandı.

Jaguar XJ, modelin 1000'den fazla çıkan ama farklılık verilemeyen en büyük.



E-Serisi Camar'ın altında bulunan C-Serisi platformu yer verirken AMG versiyonu geliştirildi.

Megane Sedan'ın yerini alan Renault Fluence, lüks sınıfta ilk olarak geliştirildi.

“Buralar zamanında hep bizimmiş, dedem satıp savmış... Tabii nereden bilsin değerleneceğini?”



Ev alırken, kiralarken veya satarken girin sahibinden.com'a, sahibindex Emlak Endeksi'ne bakın.
Evinizin şimdiki değerini ve son 3 yıllık fiyat değişimini öğrenin, torunlarınıza bu muhabbeti yaptırmayın.



sahibinden.com

2010



Paris Street'de Ferrari'nün devrini yenilikleri kapıda ama kumara. Dacia'nın da yer verildi.

Gazze'ye insanı yardım getiren barış gönüllülerinin içinde olduğu Mavi Marmara feribotuna çıkan İsrail komandoları 9 Türk vatandaşını katletti. Haiti'de meydana gelen depremde resmi kayıtlara göre en az 230 000 insan hayatını kaybetti. Şili'yı vurmuş 8.8 şiddetindeki deprem en büyük depremlerden biri olarak kayıtlara geçerken, yaklaşık 700 can kaybına sebep oldu. Apple iPad'i tanıttı. Türkiye'de gerçekleştirilen Dünya Basketbol Şampiyonası'nda milli takımımız ikinci oldu. Bursa'da Türkiye Super Ligi'nin ilk kez şampiyon olarak bitirdi. İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçildi, ve bu kapsamda yıl boyunca şehirde yüzlerce kültür sanat organizasyonu düzenlendi. Metin Şentürk, Dünya Engelliler Hız Rekorunu kırdı. Volkswagen'in ilk orta boy pikap modeli olan Amarok yüzünü gösterirken, Alfa Romeo'nun yeni kompakt modeli Giulietta tanıtıldı. Audi, A1 ile küçük sınıfa dönerken, A7 Sportback son yılların en farklı tasarımlarından biri olarak kabul edildi. BMW yeni 6 Serisi'nin ilk olarak cabrio haliyle tanıttı. Elektrikli Chevrolet Volt menzili altıncı benzinli motoruyla yeni dönemin ilk örneklerinden biri olarak yollara çıktı. Dacia Duster, satışa sunulduğu tüm pazarlarda başarılı oldu. Honda CR-Z, hibrit motor yapısı ve aykırı tasarımıyla çevreciliği sportiflikle birleştiren ilk ulaşılabilir model oldu. Mercedes-Benz, martı kanat 300 SL'in halefini yaklaşık 50 yıl sonra SLS AMG olarak yollara çıkardı. Peugeot 508, markanın yeni tasarım felsefesini yansıtan ilk model olarak yollara çıktı. Renault-Nissan ittifakının elektrikli meyveleri Leaf ve Fluence Z.E. de one çıkan yenilikleri arasındaydı.



Dacia Duster, SUV sınıfı otomobillerde beklenen bir alternatifi olarak, satışta olduğu bir hayli yavaşladı. Bir model olarak ilham veriyor.



Bursaspor, Türkiye 1. Futbol Ligi'nde şampiyon olarak altı büyüklerin heptamonyasına girdi.



Audi A7 Sportback tasarımla kamusal sınıfla uyumunu göstermekle amaçlı bir de diziye ekledi bir araçtır.

Nissan Leaf, Nissan Leaf'in en büyük avantajı yollara en uygun modeldir. Hızlıdır.



Alfa Romeo Giulietta, sadece tasarımıyla değil aynı zamanda sportif bir de sürüşleriyle de beğeni topluyor.



Peugeot 508, bir de otomobilin en büyük avantajı olan hızıyla da beğeni topluyor.



Eyfel'de bulunan Peugeot'un bir de otomobilin en büyük avantajı olan hızıyla da beğeni topluyor.

2011



Galatasaray Futbol Takımı'nın yeni stadi Türk Telekom Arena hizmete girdi. Eski başbakanlardan Necmettin Erbakan vefat etti İbrahim Tatlıses uğradığı silahlı saldırı sonucu ağır yaralandı. Terör örgütü El Kaide'nin lideri Usame Bin Ladin öldürüldü. Libya'nın diktatör lideri Muammer Kaddafi devrildi ve linç edilerek öldürüldü. Van'da meydana gelen depremde yüzlerce insanımız hayatını kaybetti. Japonya'yı vuran deprem ve tsunami binlerce insanın hayatına mal olurken, nükleer enerji santrallerinde radyoaktif sızıntı oluştu. Norveç'te bombalı ve silahlı katliam sonucunda çoğunluğu lise öğrencisi onlarca insan hayatını kaybetti. Audi'nin en küçük SUV'ü Q3 tanıttı. BMW yeni 1 ve 3 serilerini gün yüzüne çıkardı. Ferrari 4 kişilik yeni coupesini tanıtırken, FF 4 tekerlekten çekişli olmasıyla marka için bir ilkti. Hyundai, yeni i30 ile VW CEO'su Martin Winterkorn'u bile etkilerken aykırı kapıları Volostar yollara çıkırtı. 700 HP'lık Lamborghini Aventador, Murcielago'nun yerini aldı. Pagani Zonda emekliye ayrılırken, yerini kanat kapılı Huayra aldı. Yeni nesil Porsche 911 artan lüksü ve boyutlarıyla dikkat çekti. Volkswagen Grubu, Seat Mii, Skoda Citigo ve Volkswagen Up' ile yeni nesil minik otomobilleri tanıttı. Henrik Fisker'in menzilli elektrikli sedanı Karma satışa sunuldu.



Mercedes'in 125 konsepti markanın 125'inci kuruluş yıldönümü için tasarlandı. Otomobilleri Ferrari'nin tasarladı.



Japonya'daki deprem, tsunamiye ve nükleer santralde meydana gelen felaket, Japonya otomobilleri otomobilleri etkiledi.



Mini Coupe ve Renault Twingo, hatchback ve coupe varyasyonları beşerememe potansiyeline sahipti.

Audi Q3, dinamik sürüş özellikleriyle kart yarışlarda, hatta yarışlarda kullanıldı.



İtalyan otomobili Fiat'ın daha fazla coupe ileci varan bir trend kullandı.

Japonya'daki deprem, tsunamiye ve nükleer santralde meydana gelen felaket, Japonya otomobilleri etkiledi.

2012



New York Otomobil Fuarı'nda Avrupa ve Türkiye pazarına da yansıtılan önemli modeller vardı.

Suriye'deki iç savaş sonucu ilk mülteciler Türkiye'ye giriş yaparken Akdeniz üzerinde Suriye karasularının 1 mil açığında radar test uçuşu yapan F-4 Phantom II Türk savaş uçağı Suriye tarafından düşürüldü. Uçağın pilotları Gökhan Ertan ve Hasan Hüseyin Aksoy şehit oldu. Zorunlu eğitimi 8 den 12 yıla çıkartan kanun teklifi kabul edildi. Avrupa Futbol Şampiyonası'nda kupanın sahibi İtalya'yı yenen İspanya oldu. Koreli şarkıcı PSY'nin Gangnam Style şarkısının klibi Youtube'da 1 milyar izlenime barajını aşan ilk video oldu. Fiat retro minioğlu 500'ün büyük versiyonu olarak küçük sınıf bir MPV olan 500L'yi tanıtırken Ford da yine aynı sınıfta H sutsuz B-Max ile sıra dışı bir alternatifte imza attı. McLaren'in futbol sponsoru otomobili P1, Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtırken 917 HP gücündeki P1'in 0-100 km/s süresi 2.8 saniye olarak açıklanıyordu. Opel kurucusu Adam Opel'e olan saygısını minik sınıftaki tarz otomobili Adam ile gösterirken Range Rover yeni neslinde bir SUV için ilk sayılan alüminyum monokok karoser sayesinde seletine göre 420 kg'a varan miktarda hafifledi. Elektrikli otomobillerde öncü rolüne soyunan Renault ZOE ve Twizy ile iki farklı elektrikli şehir otomobili sundu. Subaru ve Toyota'nın boxer motorlu arkadan itişli coupe ikizleri BRZ ve GT 86 sahneye çıkarken, Volkswagen de yedinci nesil Golf'u tanıttı. Volvo, V40 ile yaya havayastığına sahip ilk otomobili üretti. Tesla Model S 5 metrelik lüks bir elektrikli otomobil olarak yeni bir dönemi başlattı.



Türkiye'de ilk etapta motorizasyonu olmadığı için Renault Twizy'yi önceki 8 ayda otomotivde testlenmeye başlandı.



Subaru ve Toyota'nın boxer motorlu arkadan itişli coupe ikizleri BRZ ve GT 86 sahneye çıktılar.



Range Rover'ın üçüncü nesli de alüminyum karoserinde çalışırken motorizasyon yarıdan daha hafif.

Renault Model S, otomotivde ilk yolda 100 km/s'ye 2.8 saniye içinde ulaşarak hız rekoru kırdı.

Fiat'ın 500'ü bir aileye ulaşırken otomotivde kompakt sınıfı alan MPV versiyonu 500L.



Subaru BRZ ve Toyota GT 86, otomotivde ilk yolda 100 km/s'ye 2.8 saniye içinde ulaşarak hız rekoru kırdı.



Gangnam Style müziği videoda bir yepyeni rekor kırdı ve 1 milyar izlenime ulaştı.

Son Daireler Son Firsatlar

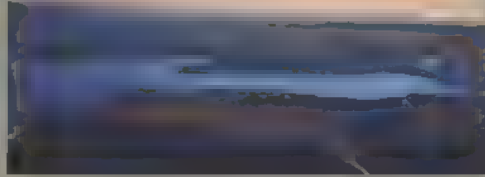
İNANLAR
GEMİ YATIRIM

120 AY %0,59
KREDİ ORANI

475.000 TL'DEN
BAŞLAYAN FİYATLAR

HEMEN TESLİM
İster kirala, ister satın al

%80 yeşil alan ayırdı (26.500 m²)



444 2002

www.inanlar.com

İNANLAR GEMİ YATIRIM
KONUT VE İŞYERİ
GELİŞTİRME A.Ş.
SARAYCIYI MAHALLESİ
KATILIMCIYI MAHALLESİ
KATILIMCIYI MAHALLESİ
KATILIMCIYI MAHALLESİ

İNANLAR

2013



Rusya'da Ural Bölgesi'ne düşen bir göktaşı 1500 civarında insanın yaralanmasına neden oldu. Avrupa Nükleer Araştırma Merkez (CERN) Higgs Bozonu'nun varlığından emin olduğunu açıkladı. Güneş enerjisiyle çalışan Solar Impulse adlı uçak ilk deneme uçuşunu başarıyla tamamladı. Mısır'da cumhurbaşkanı Muhammed Mursi askeri darbeye görevinden alındı ve tutuklandı. İstanbul boğazına yapılacak üçüncü köprünün (Yavuz Sultan Selim Köprüsü) temeli atıldı. İstanbul'un iki yakasını Marmara Denizi'nin altından birleştiren Marmaray Projesi'nin ilk etabı tamamlandı. Alfa Romeo ortadan motorlu karbonfiber coupesi 4C'nin üretimine start verirken, BMW i3 elektrikli mobiliteye farklı bir yorum kattı. Yedinci nesil Corvette adına Stingray takısını aldı. Ferrari LaFerrari ve Porsche 918 Spyder, hibrit teknolojilerini hiperspor sınıfına taşıdı. Mercedes, ilk önden çekişli sedan otomobilini kompakt sınıfta CLA ile üretirken markanın amiral gemisi S Serisi de yeni nesliyle tanıtıldı. Maserati, Ghibli adını 15 yıllık bir aradan sonra yeniden kullanırken, model marka tarihinin dizel motorlu ilk otomobili oldu. Dünyanın en çok satılan otomobili unvanının sahibi Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken bu nesille birlikte Corolla yeniden Türkiye'de üretilmeye başladı. 50'nci yaşını kutlayan Lamborghini, bunun şerefine Aventador altıyapısını kullanan Veneno'yu üretti.



Mercedes CLA, 400 kilometrelik konforu ile uzun sürüşte özellikle büyük bir hız gücü ve maksimum hızı ile konforu ile gençleşmelerine yardımcı oldu.



Maserati Ghibli, markanın 15. yıldönümünü kutlamak için ürettiği ilk otomobili oldu.



Porsche 918 Spyder 607 HP sistem gücüne sahip ve sadece elektrikli enerjisiyle 10 km sürüş menzili sunabiliyor.

BMW i3, markanın gelecekteki otomobillerinin teknolojik gücünü gösteriyor.



Toyota Corolla yeni nesliyle birlikte yeniden Türkiye'de üretilmeye başlandı.

Lotus Evija, şimdiki zaman gücüne kavuştu ve elektrikli araçlar arasında yer aldı.

2014



Otobahar, bu yılda yepyeni aydın periyotla yayımlanmaya başlıyor.

İstanbul'a yapılacak olan üçüncü havalimanının temeli atıldı. Soma'daki bir maden ocagında çıkan yangın sonrasında göçük altında kalan 301 madenci hayatını kaybetti. 12 Eylül Davası'nda haklarında darbe suçlamasıyla dava açılan Kenan Evren ve Tahsin Şahinkaya müebbet cezasına çarptırıldı. Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'nin halkın seçtiği ilk cumhurbaşkanı oldu. Beşiktaş'a oyuncu ve başkan olarak büyük hizmetler veren Süleyman Seba 88 yaşında vefat etti. Opel'in Bochum'daki otomobil fabrikası 52 yıllık hizmet sonrasında kapatıldı. BMW, 2 Serisi Active Tourer ile tarihindeki ilk onden çekişli otomobilini ve MPV'sini üretmiş oldu. Fiat, 500 Serisi'ni bir cross-over ile genişletirken Ford yeni Mondeo'da arka koltuk emniyet kemerlerinde havayastıklarına yer verdi. Lamborghini, Gallardo'yu emekliye çıkartırken boşluğunu yine atmosferik V10 motorlu Huracan ile doldurdu. AMG modellerini artık Mercedes-AMG markası altında sunacak olan Mercedes bu felsefenin ilk ürünü olarak GT'yi tanıttı. Cayenne'in elde ettiği büyük başarılarından sonra Porsche bir alt sınıfta Macan ile ikinci SUV'unu tanıtmış oldu. Volvo tarihinin en uzun soluklu modellerinden XC90, birinci neslin 12 yıllık üretim süresinden sonra ikinci nesliyle tanıtıldı.



Mercedes'in 2 Serisi Active Tourer, birinci neslini yenisiyle değiştiriyor. Otomobilin fiyatı 422 bin TL.



Soma'daki trajedi yeni generasyona büyük bir acı yaşattı.



Ford Mondeo, güçlü bir güc ve dinamikleriyle sınıfının en etkili modelleri arasında yer alıyor.

Mercedes-AMG markasının ilk modeli olan GT, yemelik V8 motoruyla öne çıkıyor.



Porsche Macan, 2.0 TFSI motoru ile 4 silindire benzeyen motoruyla marka için en küçük SUV model.

BMW'nin ilk dört kapılı modeli olan 2 Active Tourer, geniş ve beş kapılı bir SUV olarak sınıfına giriyor.

2015



2015'in Ağustos sayısında özel otomobillerde geleceğine ipki tutuldu.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulmasında önemli bir yeri olan Çanakkale Deniz Zaferi'nin 100'üncü yılı kutlandı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın başkanlığında düzenlenen törenle, Türkiye'nin ilk güneş paneli destekli otobüsü "duzenlenen törenle tanıtıldı. Galatasaray, 2014-15 sezonunda tarihindeki 20. Super Lig şampiyonluğunu kazandı. Bentley ilk SUV modeli olan Bentayga ile lüksü araziye de taşıırken, BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi tanıtılan altıncı neslinde karbonfiber destekli şasisi ve uzak tan kumandalı park gibi özel özellikleriyle fark yarattı. Alfa Romeo Giulietta ile L1500, hem arka koltuğu hem de orta sıradı fırdı. Fiat Egea tanıtıldı ve Türkiye'nin yerli üretim otomobilleri arasındaki yerini aldı. Birinci nesliyle adını efsaneler arasına yazdıran Honda NSX'in merakla beklenen ikinci nesli uç elektrikli motorlu bir hibrit superspor olarak tanıtıldı. Jaguar da ilk SUV'u F-Pace ile premium rekabetine dahil oldu. Mercedes yeni modeli kodlmasına geçerek otomobillerin en büyük sınıfı, sınıfı ilkönce sadece GLC, SLC ve GLS gibi. Opera kompakt sınıftaki önemli ismi Astra yeni nesliyle tanıtılırken sınıfı için bir ilk olan matriks LED farlarıyla fark yarattı. Renault liftback Laguna'yı emek, yavaş çıkartıp yerine gelen dördüncü sedan karoserli Talisman'ı çıkarttı. Tesla Roadster ve Model S'ten sonraki üçüncü modeli olan crossover Model X'i tanıttı.



Fiat Egea, sedan karoseriyle tanıtılan ancak arka koltuğu hem de orta sıradı fırdı.



Renault Model S'ten sonraki üçüncü sedan karoserli Talisman'ı çıkarttı. Tesla Roadster ve Model S'ten sonraki üçüncü modeli olan crossover Model X'i tanıttı.



BMW 7 Serisi, premium sınıfı karbonfiber parçalar ve uzaktan kumandalı park gibi özel özellikleriyle yeni bir dönemi başlatıyor.

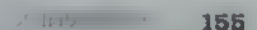
Renault Laguna'nın yerini alan Talisman'la sınıfı yenileştirilen arıza tahminler var.



Honda NSX otomobili yeni neslinde arıza üç elektrikli motorlu bir hibrit.



Opel Ampera, elektrikli otomobillerin en büyük sınıfı, sınıfı ilkönce sadece GLC, SLC ve GLS gibi.



KENDİ YOLUNDA

Volvo S90 ile yeni bir başlangıç yaptı. Güçlü dizel motoruyla ithal edilen otomobilin şaşırtacak özellikleri olup olmadığını öğreneceğiz.

Geçtiğimiz aylarda Volvo S90'ın Türkiye'deki basın toplantısında, Volvo'nun yeni stratejisini de öğrendik. Yıllarca, Audi, BMW ve Mercedes peşinde koşan Volvo artık kendi yolunda ilerleme kararı almıştı. Rakiplerinin yeniliklerine rest çekmek yerine kendini aşıp daha iyisini ortaya çıkartmayı hedefliyor. XC90 ve S90 modelleriyle bu stratejisinin ilgi çeken yeniliklerini ortaya çıkardı. XC90'da etkileyici bir sonuç ortaya koyan Volvo'nun aynı başarıyı gösterip göstermeyeceği testimiz sonunda ortaya çıkacak.

S90'nun tasarımı Volvo'nun yeni nesil anlayışının bir ürünü. Gösterişli bir ön panjur, küçük farlar, düz ve uzun motor kaputuyla etkileyici bir duruşu var. Direksiyon başında otururken, uzun motor kaputunu görmek hem park sırasında hem de sürüşte daha fazla güven hissi yaşıyor. Ancak S90'ın motor kaptunun uzunluğu normal kavramının biraz üstünde. Dolayısıyla şehir içinde, manevralar

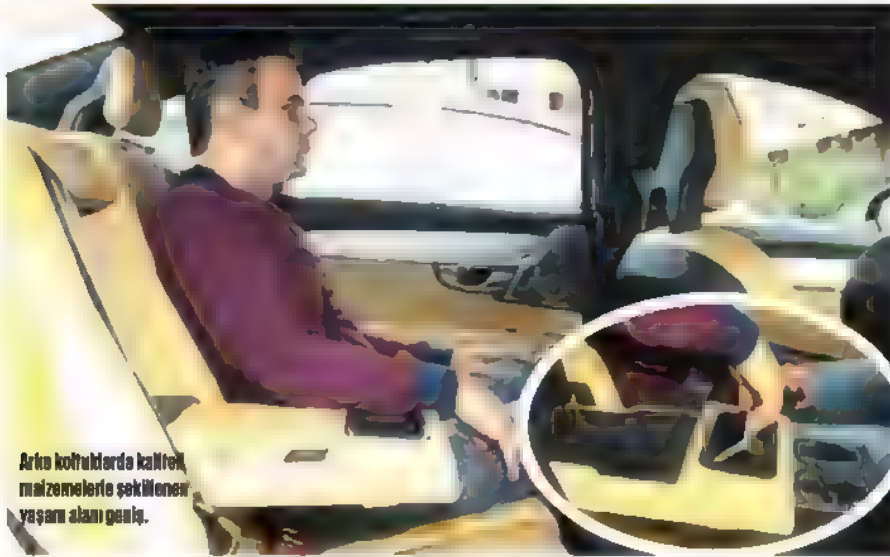




Özellikle Volvo'nun bu konusundaki uzmanlığına atıfta bulunarak, çok sayıda kullanıcıya, bu konudaki deneyimlerini aktarmış ve bu konuda yardımcı olmuştur. Bu nedenle çok önemlidir. Bu nedenle bu konudaki bilgileri aktarmak.



Volvo'nun yeni platformu SPA yani ölçeklenebilir
birbirine malzemesinin son ürünü S90 eldir



Arka koltuklarda kalite,
malzemelerle şekillenen
yaşam alanı geniş.

da sıkıntı yaşanabiliyor

Profilde de düz ve sade çizgiler kullanılmış. Sportif bir etki yerine düz tavan ve omuz çizgileriyle şık ve fonksiyonel bir tasarım tercih edilmiş. Tavan çizgisinin aşırı eğimli olmaması arka baş mesafesini olumlu yönde etkilerken, omuz çizgisinin de düz çizgide olması öndeki gibi geniş cam yüzeylerin sunulmasına imkan sağlamış.

Otomobilin içine geçtiğimizde geniş ve ferah yaşam alanı sunulduğu fark ediliyor. Omuz çizgisi yüksek olmasa da arka koltuklardaki alçak oturma alanı yolcuların omuzlarının cam hızasında kalmasını mümkün kılmış. Koltukların konforu gayet iyi. İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi XC90'da karşılaştığımız gibi çok iyi seviyede. Tablet

Otonom sürüş konusunda öncü bir otomobil olan S90'da direksiyon asistanı otomobili şerit çizgileri arasında tutmaya yarıyor. Otomobilin radarları öndeki araçla güvenli mesafeyi korumak için çalışıyor. Üstelik Polestar opsiyonuyla biraz daha fazla güç ve performans da elde edilebiliyor.

tarzı, dikine yerleştirilen büyük multimedya ekranı kokpitte düğme karmaşasının önüne geçilmesini sağlıyor. Bowers & Wilkins imzalı, 19 hoparlı, kaliteli ve güçlü ses sistemi otomobilin değerini artırıyor.

Vites konsolunda kıbar bir vites topuzu ve arkasında silindir şeklinde sürüş modu kumandası yer alıyor. Buradaki sağa/sola hareket ettirilen start/stop düğmesi sıra dışı tasarıma sahip.

Uç kollu direksiyon simidi üstündeki kontrol düğmeleri de ergonomi ve estetik önceliklerle tasarlanmış. Direksiyon arkasından çok rahat takip edilen dijital gösterge grubunda görmek istediğiniz navigasyon ya da hız verileri öncelikli ise kişiselleştirilebiliyor.

S90'ın kabin içerisinde konfor odaklı bir yapı kurulmuş. Sürüş dinamiklerinde de bu yapı destekleniyor. Konfor odaklı yumuşak direksiyon sistemi ve benzer yumuşaklıkta süspansiyon sistemi kullanılmış. Yumuşak süspansiyon sistemi konfor öncelikli olsa da ağırlık transferlerinde karoser salınımını kontrol altında tutabiliyor. Direksiyon geri bildirimlerinde biraz gecikebiliyor. Ancak yönlendirme netliği yeterli.

S90'ın motor kaputu altında sınıfının en güçlü 2,0 litrelik turbo dizellerinden biri var. 235 HP'lik turbo dizel motor, opsiyonel olarak sunulan Polestar paketiyle 5 HP daha güçlenerek karşımıza çıkıyor. 1750 d/d ile 2250 d/d arasında ulaşılan 480 Nm'lik maksimum tork ise Polestar ile 500 Nm olarak açıklanıyor. Kısa devir aralığındaki yüksek tork üretimi akıcı bir huzlanma için yeterli zemini sağlıyor.

Üreticiye göre 7,0 saniye olan 0-100 km/s



3.900 TL farada alınan Polestar yazılımıyla 5 HP güç ve 20 Nm tork kazanıyor.



değerine yakın olan 7,3 saniyelik 0-100 km/s test verisi elde edebildik. Otomobil gucu yere aktarırken fazla kayıp yaşamadığını hissettiriyor. Gucu dört tekerleğe ileten 8 ileri vitesli otomatik şanzıman da yeteri kadar hızlı çalışıyor. Vites geçişlerinde konfor öncelikli olduğunu hissettirirken zaman zaman vites geçişlerinde gecikmelere rastlanabiliyor. Hızlandığı kadar da iyi durabilen otomobilin 35 metrelik test sonucu çok etkileyici.

Otomatik park yardımcısı, trafik işaretlerini tanıma sistemi, kör nokta uyarısı, çarpışma uyarısı ve onleyici fren desteği, şerit takip asistanı ve yorgunluk uyarısı gibi gelişmiş güvenlik sisteminin en başarılı çalıştığı otomobillerden biri S90. Onunla öndeki araç arasındaki mesafeyi koruyan hız sabitleme sistemini ayarladığınızda neredeyse hiçbir zaman, gaz ve frene dokunmadan varacağınız yere ulaşabiliyorsunuz.

Sonuç olarak S90, Volvo imzalı en kaliteli ve en yüksek donanımlı otomobillerden biri. Volvo'nun neler sunabildiğini gösterdiği bir vitrin. Rakipleri arasındaki, Audi A6 2.0 TDI 190 HP quattro'nun başlangıcı 299 285 TL. 218 HP'lik BMW 525d xDrive 346.000 TL'den satılıyor. Sadece arkadan itişle satılan Jaguar XF 2.0 d 180 HP, 316 767 TL fiyata sahip. Arkadan itişli Mercedes E 220d 194 HP 324 526 TL'den satılıyor. 322 030 TL'den satılan 4 tekerlekten çekişli Volvo S90 2.0 235 HP rakiplerine göre en güçlü, 2,0 litrelik dizeli, ortalama bir başlangıç fiyatına sunuyor. S90'nın işi hiç kolay değil. Ama buna karşın bir o kadar da hazırlıklı.

Yazı Kıray Koda,
Fotoğraflar Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıra, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1969 cc
Maksimum güç	173 kW/235 HP 4000 d/d
Maksimum tork	480 Nm 1750-2250 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,0 sn
Maksimum hız	240 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1892 kg
Bagaj hacmi	500 lt

Yürüyen aksam

Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada bağımsız süspansiyon sistemi, helezon yaylar ön ve arkada viraj denge çubukları
---------------------	--

Dönüş çapı	11,4 metre
Fren ön/arka	Hava kanlı disk
Test aracı lastik ölçüsü	255/35 R20
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, EBA, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, pilot assist, park yardım pilotu, şerit takip asistanı, çarpışma önleme sistemi, elektrikli ayarlanabilir ön koltuklar, hafızalı sürücü koltuğu, dynamic şasi, sürüş modu ayarları, yağmur sensörü, 12,3 inçlik multimedya ekranı, High Performance müzik sistemi, elektrikli katlanır yan aynalar, elektrikli açılır bagaj kapağı, 17 inçlik arka fren diskleri

Rakipler



Audi A6
A6 2.0 TDI quattro 190 HP'nin başlangıç fiyatı 299 285 TL. Daha güçlüsüz ama biraz daha ucuz.



BMW 5 Serisi
525d xDrive'in 346.000 TL'lik başlangıç fiyatı S90'ın epey üstünde ve 3 ay sonra yeni nesil geliyor.

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★★

- ☒ **KAROSER, İÇ MEKAN**
Malzeme ve işçilik kalitesi başarılı, geniş yaşam ve yüklenme alanı sunuyor.
- ☒ Bagaj kapağı üstünde açma düğmesi bulunmuyor.
- ☒ **DONANIM VE GÜVENLİK**
Sürüş güvenliği sistemleri başarılı çalışıyor, konfor donanımları, fren.
- ☒ Kısmi otonom sürüş biraz daha iyileştirilmeli.

- ☒ **MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ**
Güçlü motor, hızlanma, makul tüketim, konforu destekleyen şanzıman.
- ☒ Direksiyon ve süspansiyonun daha sert bir ayarı olabilirdi, sportif şanzıman ihtiyacı var.
- ☒ **FİYAT**
Rakiplerine göre ortalamaları yakalayan başlangıç fiyatına sahip.
- ☒ Rekabeti arttırmak için daha uygun başlangıç fiyatı sağlayacak D4'ü beklemek gerekli.

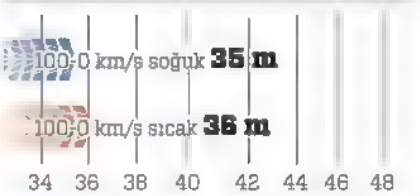
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,5 sn
0-80 km/s	5,0 sn
0-100 km/s	7,3 sn
0-120 km/s	9,9 sn
0-130 km/s	11,8 sn
0-400 m	15,1 sn

Esnelik

60-100 km/s (D'de)	3,9 sn
80-120 km/s (D'de)	4,9 sn

Fren mesafesi



Gürültü

Rölantide	46 dB(A)
50 km/s (D'de)	58 dB(A)
100 km/s (D'de)	64 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)

Yakıt tüketimi

CO ₂	127 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimi ne göre)	857 km



BAKIM

Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.280 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	322.030 TL
Test aracı fiyatı	460.823 TL



İHRACATIN LOKOMOTİFİ

Montajla başlayan ve ihracata kadar uzanan otomotiv endüstrisi, Türkiye'nin kalkınmasında ipi göğüslüyor. Bir ağaç gibi yavaş ve sağlam büyüyen bu endüstrinin 25 yılda yaşadıklarını köklerine inerek incelemeye çalıştık

Otomotiv üretimi, beraberinde yan sanayiye geliştiriyor ve lojistik, bilişim gibi çok sayıda sektörü de besliyor. Otomotiv üretiminin ve ihracatının getirilerini düşündüğümüzde bu sektör, Türkiye'nin yarınları için çok önemli. Türkiye otomobil tarihinin son 25 yılda geldiği noktayı biraz daha geri gidip başından

itibaren özetlemek gerekiyor. 1966'dan itibaren ağırlıklı montaja dayalı olarak başlayan üretimde araçlar sadece iç pazara sunuyordu. Bu dönemlerde ihracat verileri yok denecek kadar azdı. 1989'un sonunda yürürlüğe giren ithalat serbestliği otomotiv pazarını hareketlendirdi. İthal otomobillerin satışları serbest kalınca yerlilerin pazar payı azaldı. Satış ibresi ithal

araçları gösterirken Fiat Tempra ve Renault 21 modelleri yerli olarak üretilmeye başladı.

Yeni bir üretici olarak Opel de geldi. Opel'in İzmir Torbalı'da kurduğu üretim tesislerinde ilk yerli Vectra, Ekim 1990'da yollara çıktı. 1993'te makyajla birlikte çeşitli yenilikler sunan Vectra'nın Sun seçeneği sunroofa sahip ilk yerli otomobildi. ABS, katalizator ve havayastır-

FORD OTOSAN



Ford Tempo 1.6, 1989'dan itibaren 1.6 ve 1.8 litreli motorlarla üretilen ilk yerli otomobildi. Motor gücü 100 ve 115 beygir.



Opel Vectra 1.6, 1990'dan itibaren 1.6 ve 1.8 litreli motorlarla üretilen ilk yerli otomobildi. Motor gücü 100 ve 115 beygir.

V





Üniversitemizi için Hyundai tarafından 100. Yünlü olarak alınan Karsarı Cameray VL 2010'da New York Takel Binası için geliştirildi. Bu araç İstanbul'da kullanıldı.



HYUNDAI ASSAK

ğını standart olarak sunan ilk yerli modeliyine Vectra oldu.

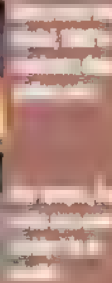
1994'te döviz fiyatlarının hızla yükselmesi sonucu yaşanan ekonomik kriz, üretimi de olumsuz etkiledi. Toyota Corolla, 1994'te yerli olarak yollara çıkarken 1996'dan itibaren yürürlüğe giren Gümrük Birliği, ithal araçların pazar payını daha da artırdı. Yerli otomobilde

yaşanan daralma, ihracatın kapılarını araladı. İlk büyük ihracatlar Fiat Tempa SW ve Renault Megane Station ile başladı. 1997'de üretimine başlanan Honda ve Hyundai modelleri pazarı daha da hareketlendirdi.

Avrupa'ya ihraç edilen Fiat Doblo, 2001 krizinde Tofaş'ın cam simidi oldu. İç pazarda otomobil satışları 2001'de yüzde 72 oranında azaldı

ama ihracat arttığı için yerli üreticiler nefes aldı. 2001 krizinin etkileriyle otomotiv endüstrisi gözünü Avrupa'ya dikti. Ardından Ford Otosan ile başlayan Amerika ihracatı, Fiat Doblo ve Egea ile devam ediyor. Fiat, Renault, Toyota, Honda, Hyundai, Ford'un ihracata olan katkıları Türkiye ekonomisini destekliyor.

Yazı Baturhan Boyacılar



TOFAŞ-FIAT

B



RENAULT R



Türkiye'nin en uzun süre üretilen otomobil olan Renault 12, 1997'de piyasaya Terzo oldu.



Renault 12, Türkiye'de 1997 yılına kadar üretilmiştir.



Renault 12, Türkiye'de 1997 yılına kadar üretilmiştir.



Renault 12, Türkiye'de 1997 yılına kadar üretilmiştir.



Renault 12, Türkiye'de 1997 yılına kadar üretilmiştir.

SÖN 25 YILIN OTOMOBİL VE KAFİ TİCARİ ARAÇ ÜRETİM RAKAMLARI **

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Ford-Otosan	2.671	9.405	9.021	6.008	8.543	16.289	9.551	9.580	8.150	8.005	18.721	43.303	11.422	200.710	233.893	250.301	279.322	262.898	171.734	23.788	285.850	272.087	281.287	236.727	394.522	267.754
Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	6.649	9.768	5.145	5.384	10.970	15.581	11.206	18.322	23.863	50.073	18.264	20.305	12.341	21.850	14.813	16.33	12.567	9.580
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.832	11.320	35.730	57.740	60.020	60.895	90.190	81.590	48.652	77.000	90.231	86.976	102.020	203.167	226.500	188.340
Renault	78.954	110.858	133.006	78.067	74.862	65.007	63.808	58.080	64.890	63.057	96.860	101.031	132.257	191.353	179.689	228.583	263.656	206.695	277.572	307.083	330.994	310.694	331.694	318.246	339.240	273.168
Tofaş-Fiat	110.165	146.315	200.740	121.950	120.888	96.008	105.181	92.996	65.235	115.170	117.360	108.336	127.268	146.048	151.360	178.434	212.483	267.436	253.090	312.245	307.788	256.614	244.614	227.807	278.254	304.015
Toyota	-	-	-	1.822	21.354	26.036	23.737	14.911	9.024	14.721	2.862	38.889	70.839	134.371	158.566	176.682	161.585	128.521	72.264	83.286	91.639	76.925	102.260	131.504	116.893	104.881



İzmir Torbalı'da üretilen Opel Vectra A güvenlik ve konforuyla öne çıkıyordu.

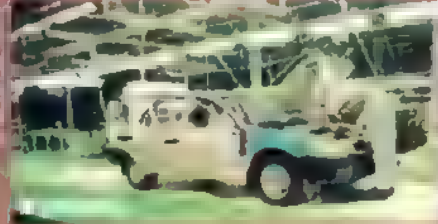


İkinci nesil rakıplık Vectra'nın üretimıyla birlikte Opel'in Türkiye'deki üretimi bitti.

OTOMOBİL VE KAFİ TİCARİ ARAÇ İHRACATI **

Yıl	İhracat	Yıl	İhracat	Yıl	İhracat
1991	5.400	2006	77.459	2009	630.000
1992	5.748	2007	142.288	2010	754.500
1993	9.000	2008	90.026	2011	790.500
1994	8.852	2009	347.000	2012	730.000
1995	12.804	2010	508.000	2013	828.000
1996	33.163	2011	559.000	2014	885.988
1997	31.830	2012	697.000	2015	932.000
1998	22.558	2013	820.000	2016*	1.340.000
1999	24.688	2014	580.000		

TOYOTA T



H

HONDA

* Drak-Ekim 2016 dönemi'dir. ** 1991-2003 yılları arasındaki üretim rakamları otobahar dergisi arşivinden, ihracat rakamları OSD den alınmıştır

Halı Bagaj Havuzu

Müşteri hizmetleri
0850 201 90 02

Bagaj havuzları aracınızın modeline göre üretilmiş olup aracınızın bagaj kısmına yerleştğinde tüm yüzeyi kaplamaktadır. OEM standartlarında üretilen halı bagaj havuzları alev almaz katkılı olup ayrıca koku yapmamaktadır.

Halı bagaj havuzlarının alt yüzeyi birinci sınıf polietilen malzeme ile kaplandığından dolayı sıvı geçirmeme özelliğinin yanında ses izolasyonu görevi de yapmaktadır.

Ürünün malzeme kalınlığı 3.5 mm yan yüzeyinde bulunan bariyerlerin yüksekliği ise 3 cm'dir. Dolayısıyla bagajınıza zarar verebilecek sıvı, toz vb. materyallerin aracın orijinal halısına zarar vermesi engellenmiş olur.

Günümüzde araçların bagajları kaliteli malzeme ile kaplanmaktadır. Halı bagaj havuzumuz da aynı kaliteli malzemeden üretilmiştir ve bu sayede bagaj içi görseliğini değiştirmeden koruyabilmektedir. Havuzun üst kısmının halı olması, havuzun üzerine konulan materyallerin kayma olasılığını minimum seviyeye indirmektedir.



halibagajhavuzu.com

NonWoven Halı Bagaj Havuzu Neden Farklıdır?

Bilinen bagaj havuzlarından farklı bir hammadde ile üretilen bagaj havuzumuz bu sayede anti-bakteriyel özelliğinin yanı sıra alev almaz ve kendini söndürebilen yapısıyla otomotiv sektörünün vazgeçilmezleri arasındadır. Halı yüzeyin alt kısmına laminate edilmiş polietilen madde sayesinde ürünümüz ses ve titreşimler için aracınızda mükemmel bir izolasyon sağlamış olmakla kalmayacak aynı zamanda aracınızın bagaj kısmını sıvı sızmalarına karşı koruyacaktır. Ayrıca halı bagaj havuzunun malzeme tutucu özelliği ve ürün üzerindeki iç setler sayesinde bagajınıza yerleştirdiğiniz malzemelerin kayması minimum seviyeye inecek, bu sayede bagaj içi güvenliğiniz sağlanacaktır.



Alev Almaz



Sıvı Geçirmez



Ses İzolasyonu



Isıya Dayanıklı



Hafif



Kaymayı Engeller



Koku Geçirmez



Elastik



Geri Dönüşümlü



VERİMLİLİK SINAVI

Turbo benzinli motor ve otomatik şanzımanlı Fiesta ve Fabia, ne kadar verimli olduklarını ispatlamaya çalışıyor.



Satın alma kriterlerinde, yakıt ekonomisi sebebiyle ülkemizde dizel motor seçenekleri daha fazla arzu ediliyor. Ancak yeni nesil turbo benzinli motorların da tüketimiyle makul olabilmeleri ilginç bir kısmını da üstlerine topluyor

Fiesta ve Fabia yeni nesil benzinli motor ve otomatik şanzımanlarıyla verimlilik sınavı veren iki rakip. Tasarımlarına baktığımızda Fabia'nın marka kimliğini taşıyan keskin ve temiz çizgilerle şekillendiğini ve rakibinden daha ağırbaşlı görüldüğünü söyleyebiliriz. Düz tavan çizgisi ve rakibinden daha sade far

tasarımı bu izlenimi edinmemize yol açıyor. Fiesta ise sınıfının en cesur tasarımlarından birine sahip. İri ve çekik far tasarımı, geniş ön panjuru ve eğimli tavan çizgisi Fiesta'nın daha sportif ve dinamik görünmesini sağlıyor.

Her iki otomobilin boyutlarına baktığımızda Fabia'nın 29 mm daha uzun olmasına



rağmen Fiesta'nın daha fazla dingil mesafesi sunduğunu görüyoruz. Bunun da etkisiyle Fiesta'nın rakibinden küçük bir farkla önde olduğu, 10 mm daha fazla diz mesafesi sunduğu ortaya çıkıyor. Ön koltukların daha fazla geriye ayarlanabilmesine izin veren Fiesta, uzun boylu sürücülere karşı daha cömert

olabiliyor. Ön koltuklardaki baş mesafesinin de ise Fabia küçük farkla ondayken, arka baş mesafesinde de 80 mm daha cömert olabiliyor. Bunu rakibinden 95 mm daha alçak olan karosere rağmen başarıyor. Fiesta'nın eğimli tavan yapısı kabin dışındaki yaşam alanında dezavantaj yaratıyor. Fabia'nın düz tavan

çizgisi hem yaşam alanı, hem de büyük cam yüzeyleri konusunda avantajlı olmasında pay sahibi. Fiesta'nın dar arka camları kabin içi aydınlığını ve görüş açılarını olumsuz etkiliyor. Fiesta'da kapı üstünde, Fabia'da A sütunları köşelerinde olan yan aynaların yerleşiminde Fiesta daha iyi bir ön çapraz görüş açısına



Ergonomi düşüldü. İnnovatif tasarımıyla
arabınıza özgünlük olarak
ulaşabilirsiniz.



1.2 litrelik turbo benzinli motor 100 HP'lik güçle mükemmelenin daha
fazlası verir, 4000 d/d'ye ulaşır.



Belirli bir ölçüde mükemmelenin üstesinden gelir
her şeyden önce.



Belirli bir ölçüde mükemmelenin üstesinden gelir
her şeyden önce.



Fabia'nın 600 mm'lik tavan yüksekliği Fiesta'ya göre 35 mm daha alçak olmasına rağmen etkili oluyor.

sahip. Yükleme alanı konusunda Fabia hem daha ergonomik hem de 29 litre daha cömert.

Sürüş özelliklerine baktığımızda Ford Fiesta'nın sportiflik konusunda sınıfının ilk akla gelenlerinden biri olduğunu görüyoruz. Fiesta, sınıfındaki modellerin geneline ve Fabia'ya göre de sert direksiyon ve süspansiyon sistemlerine sahip. Bu sınıfta sert ve dinamik bir sürüş beklentisinde olanlar Fiesta'nın tarzından hoşlanacaktır. Ancak biraz daha konforlu yol almak, daha az süspansiyon gültüsü, daha rahat yönlendirilen bir direksiyon sistemi isteniliyorsa Fabia da bu konuda sınıfının en iyilerinden. Fiesta'nın sınırlı sürüş karakteri bir süre sonra yorucu olmaya başlayabilir. Fabia'da ise durum daha sakin karşılanıyor. Sesten bahsedilmişken her iki aracın da sürünme katsayıları 0,32 Cd olarak açıklanıyor.

Fiesta, anı şerit değişimlerinde "sıkılığı"



Fiesta'ya göre daha esnek olan kasa ve tasarısının ergonomisi daha iyi.



100 HP'lık güç üreten 1.6 litrelik motor, 1800 cc'lik silindere sahiptir.



İnteraktif sistemli ekran gösterge paneli, 7 dokunmatik dokunmatik ekran.



Fiesta kabinin tüm bölümleri ergonomisi yüksek ve konforlu.

sayesinde kontrollü ve güven verici tepkiler veriyor. Fiesta, Fiesta'ya göre daha yumuşak olan süspansiyon sistemiyle karoserinin daha fazla esnemesine izin veriyor. Bozuk zeminlerde ise bu yumuşaklık Fiesta'ya göre daha iyi darbe emişi sağlıyor. Fiesta'da standart olarak sunulan elektronik diferansiyel kilitli dönüşlerde sürüş güvenliğine önemli katkı sağlıyor. Fiesta'da rakibinden farklı olarak "çoklu çarpışma freni" sunularak güvenlik puanlarında öne çıkmasını sağlıyor.

Rakiplerin bir araya gelmesinde en büyük etken motor kaputları altındaki hacim küçültme akımının modern üniteleri. Fiesta'nın 1,0 litrelik turbo benzinli silindere mize 100 HP'lık seçeneğiyle ithal ediliyor. Farklı pazarlarda bu motorun daha güçlü versiyonları da 5 kapılı Fiesta ile sunuluyor.

Fiesta litre başına 100 HP, Fiesta 91 HP güç üretiliyor. Ancak Fiesta'nın gücünün tamamı



Fiesta'nın daha geniş iz mesafesi sonucu sürüş dinamiklerini olumlu yönde etkiliyor.

cam görüş açıları
maksuz etkiliyor.



na ulaşması için 6000 d/d'e kadar tırmanması gerekiyor. Üç silindirli motorun gürültüsü bu devirde iyice yükselip konfordan ödün veriyor. Fabia ise 4600 d/d'de gücünün tamamına ulaşarak dört silindirli motorun gürültülü seviyeye ulaşmadan vites geçişi sağlayarak konfordan da çalmıyor. Ancak ses yalıtımı konusunda test ölçümlerine göre Fiesta rüzgar ve yol gürültüsünü rakibine göre daha fazla filtre edebiliyor.

Her ikisi de 1400 ile 4000 d/d aralığında üretse de maksimum torkları arasında 5 Nm fark var. Ford, 170 Nm, Skoda ise 175 Nm torka sahip. Her ikisi de alt devirlerden itibaren canlı karaktere bürünüyor. Fiesta'nın hızlanması, Fabia'ya göre daha sert ve sınırlı bir şekilde gerçekleşiyor.

Fabia rakibinden daha büyük silindir hac-

Fabia'nın geniş cam yüzeyleri daha aydınlık kabin sağlıyor. Yukleme alanı biraz daha cömert. Fiesta ise daha küçük bagaja rağmen daha geniş yaşam alanı sunuyor. Dar camlar kabin aydınlığı ve görüş açılarından ödün verilmesine yol açıyor.

mi ve daha fazla gücün de etkisiyle hızlanma verilerinde fark yaratabiliyor. Bunda 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanın da etkisi var. Volkswagen Grubu'nda düşük torklu motorlarla birlikte kullanılan kuru tipte kavramalı DSG, hızlı vites ve yumuşak geçişleriyle çok tatminkar

Fiesta'da da çift kavramalı otomatik şanzıman sunuluyor. Powershift isimli 6 ileri vitesli otomatik şanzımanın da vites geçişleri hızlı ve akıcı. Anı hızlanma isteklerinde ise vites geçişleri sınırlı bir yapıda gerçekleşiyor. Bunun önüne geçmek için manuel vites değiştirmek istediğinizde vites topuzu üzerindeki düğmeyle bunu yapmak çok zor oluyor.

Manuel kullanımda ergonomi konusunda Fabia'nın DSG'si daha iyi planlanmış bir çalışma şekline sahip. Vites D konumundayken, vites kolunu sağa çekip manuel konuma alınabiliyor. Vites kolu bu konumda ileri-geri yönlendirilip vites geçişlerinin manuel kullanımına izin veriyor. Her ikisinde de vites kolu aşağı ittirildiğinde şanzıman sport moduna geçiyor.

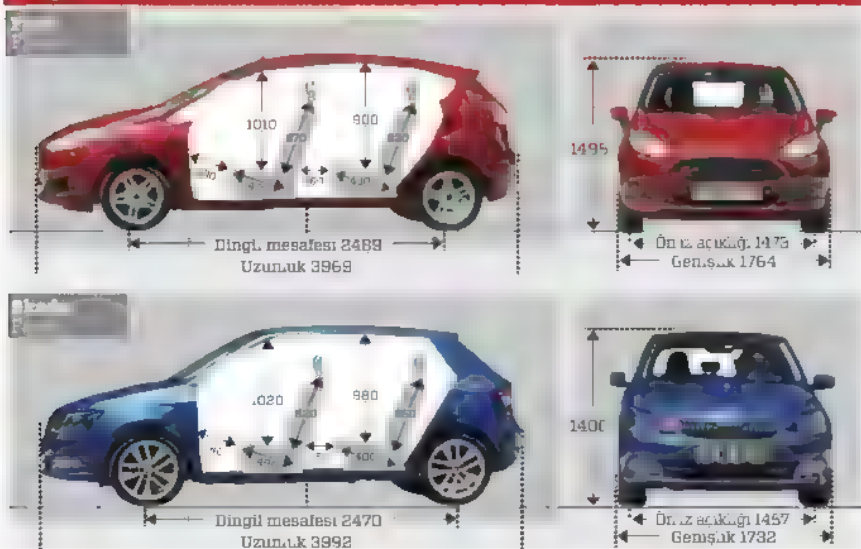
Yakıt tüketimlerine baktığımızda Fiesta'nın 6,8 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi karşısında, Fabia 5,5 lt/100 km ile çok ekonomik olduğunu gösteriyor.

Genel olarak bakıldığında, karşılaştırmadaki ikilinin sürüş ve kullanılabilirlik karakteriyle farklı müşteri kitlelerine hitap ettiğini söyleyebiliriz. Donanımlara baktığımızda, güvenlik, sürüş dinamiği ve modern tasarımı ön planda tutanlar için Fiesta tatminkar bir seçenek olurken, daha iyi hızlanma, daha düşük tüketim, geniş oturma ve bagaj alanı arayanlar için Fabia görevini

Yazı Koray Koda

Fotoğraflar Ersan Sezer

ÖLÇÜLER Tüm uzunluk değerleri (mm) cinsindenler.



TEKNİK VERİLER		
MARKA/MODEL	Ford/Fiesta	Skoda/Fabia
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde enlemesine	Sıralı, turbo, önde enlemesine
Yakıt sınıfı	Benzin	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12	4/16
Silindir hacmi	999 cc	1197 cc
Maksimum güç	73 kW/100 HP 6000 d/d	81 kW/110 HP 4600 d/d
Maksimum tork	170 Nm 1400-4000 d/d	175 Nm 1400-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,8 sn	9,6 sn
Maksimum hız	180 km/s	196 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli	Önden çekişli
Boş ağırlık	1122 kg	1129 kg
Bagaj hacmi	276/974 lt	305/1125 lt

YÜRÜYEN AKSAM

Suspansiyon sistemi	Önde çok noktadan bağlantılı McPherson suspansiyon sistemi, amortisör ve helezon yaylar, arkada yarı bağımsız aks, amortisör ve helezon yaylar.	Önde üçgen bağlantılı McPherson suspansiyon sistemi, amortisör ve helezon yaylar, arkada entegre stabilizatörlü yarı bağımsız aks, amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	10,2 m	10,4 m
Frenler	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	195/50 R15	165/60 R15
Lastik	Hankook/Ventus S1	Nexen/Noble

TEST VERİLERİ

Hızlanma		
0-50 km/s	3,9 sn	3,7 sn
0-80 km/s	7,5 sn	7,0 sn
0-100 km/s	11,1 sn	10,0 sn
0-120 km/s	16,1 sn	14,6 sn
0-130 km/s	19,8 sn	17,5 sn
0-400 m	17,4 sn	17,1 sn

Esneklik		
60-100 km/s (D'de)	6,2 sn	5,5 sn
80-120 km/s (D'de)	7,2 sn	6,7 sn

Fren mesafesi		
100-0 km/s soğuk/sıcak	40/41 m	39/41 m

Gürültü		
Rölanti	42 dB(A)	44 dB(A)
50 km/s (D'de)	57 dB(A)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)	66 dB(A)
120 km/s (D'de)	67 dB(A)	69 dB(A)

Yakıt tüketimi		
Şehir içi (fabrika verisi)	6,6 lt/100 km	5,8 lt/100 km
Şehir dışı (fabrika verisi)	3,9 lt/100 km	4,1 lt/100 km
Ortalama (fabrika verisi)	4,9 lt/100 km	4,7 lt/100 km
CO ₂ emisyonu	114 g/km	109 g/km
Test tüketimi	6,2 km	5,5 km
Menzil (test tüketimine göre)	877 km	818 km
Depo kapasitesi	42 lt	45 lt

Bakım		
Bakım aralıkları	15 000 km	15 000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30000 km)	378 TL	978 TL
Garanti (mekanik/boya/korzyon)	2/2/12	2/2/12
Baz fiyat	65 355 TL	57 600 TL
Test aracı fiyatı	77 400 TL	66 000 TL

PUAN TABLOSU		
MODEL	Ford Fiesta	Skoda Fabia
GENİŞLİK (80)*	41	44
Ön diz mesafesi (10)	5	4
Ön koltuk baş mesafesi (10)	7	7
Tahandan tavana yükseklik (10)	6	7
Arka koltuk baş mesafesi (10)	4	6
Arka diz mesafesi (10)	6	5
Bagaj hacmi (14)	4	5
Maksimum bagaj hacmi (6)	4	5
Yükleme kapasitesi (10)	5	5
KONFOR (120)*	66	67
Suspansiyon (30)	15	16
Koltuklar (30)	15	16
İşçilik ve malzeme kalitesi (20)	12	12
İç gürültü (20)	10	8
Klima (10)	7	7
Motor çalışma karakteri (10)	7	8
KULLANIŞILIK (60)*	31	34
Ergonomi (20)	14	15
Değişkenlik (10)	4	4
Fonksiyonellik (20)	7	8
Park etme kolaylığı (10)	6	7
PERFORMANS (80)*	45	53
0-100 km/s hızlanması (30)	12	15
Esneklik (60-100 km/s (21)	12	14
Esneklik (80-120 km/s (21)	12	14
Maksimum hız (15)	9	10
SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ (180)*	110	108
Yol tutuş (30)	19	18
Güç aktarımı (30)	16	16
Çekış gücü (15)	11	12
Motor tepkileri (15)	12	10
Direksiyon (30)	21	19
Şanzıman (30)	14	15
Sürüş güvenliği (30)	18	18
GÜVENLİK (110)*	60	64
Fren (40)	20	22
ESP (10)	8	9
Elektronik güvenlik yardımcılar (20)	6	6
Havayastığı (15)	10	10
Çevre görüşü (15)	10	11
Farlar (10)	6	6
ÇEVRE (80)*	46	48
Test tüketimi (40)	30	33
CO ₂ (20)	16	16
MALİYETLER (300)*	210	217
Test tüketimi (60)	41	45
Baz fiyat (160)	122	130
Bakım masrafları (60)	45	40
Garanti (20)	2	2

Toplam PUAN (1000)	808	826
SIRALAMA	2	1

SONUÇ
Kırsal, Kocaeli



Her ikisinde de modern turbo benzinli motor ve çift kavramalı otomatik şanzıman örnekleri sunuluyor. Fiesta'da bu daha sportif bir şekilde yansıtılırken, Fabia güven hissinden uzaklaşmadan daha konforu bir şekilde sunuyor. Tüketim ve hızlanma verileri Fabia'nın öne çıktığı noktalar.

* Parantez içindeki değer maksimum puanı gösterir.

1.000.000



Tofaş Şahin, 1991 yılının en çok satılan modeliymi.



Ocak-Ekim 2016 aralığında en çok satılan araç Fiat Egea Sedan.

800.000

600.000

400.000

200.000

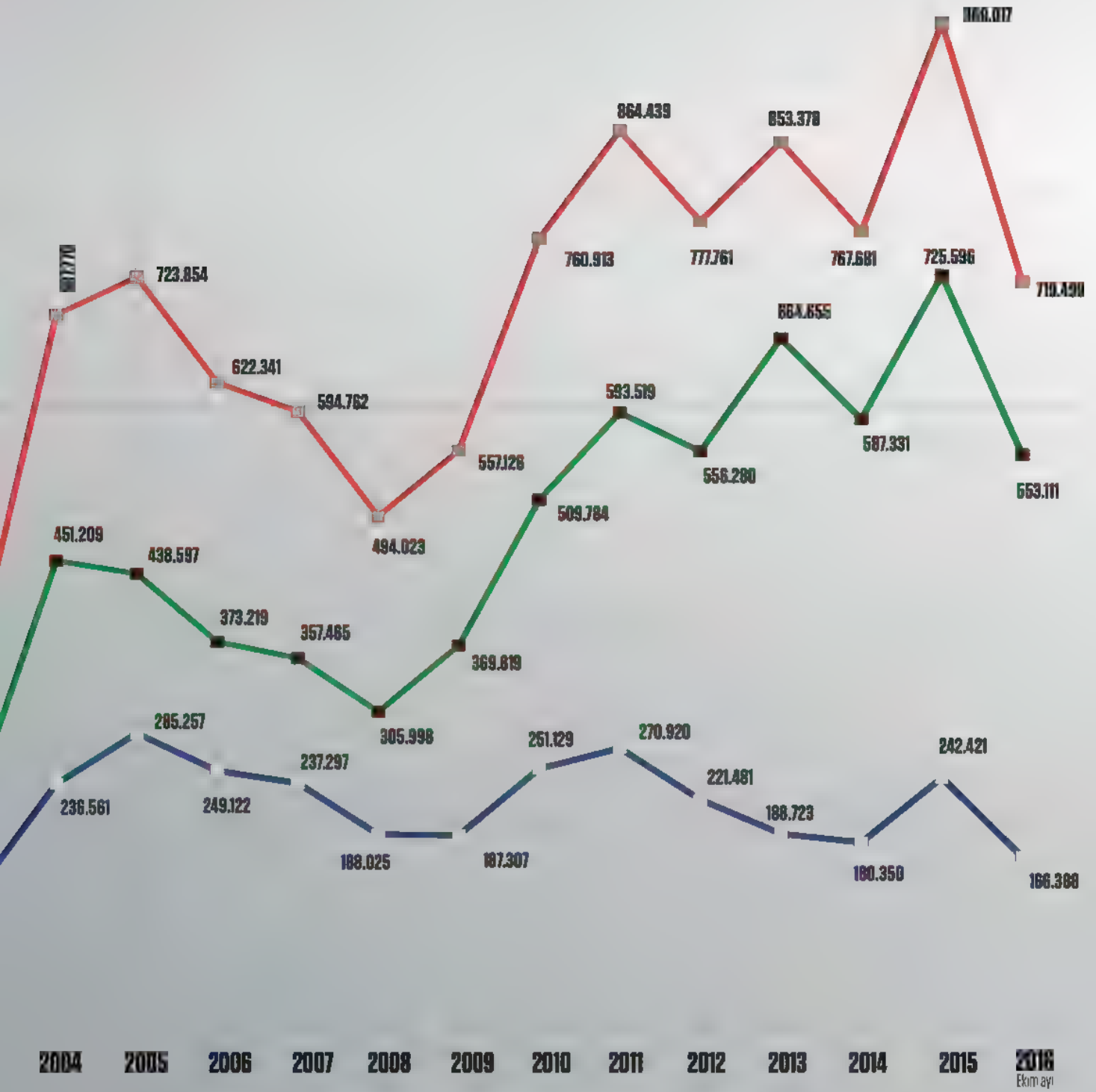
0

■ TOPLAM
■ BİNEK
■ HAFİF TİCARİ



GÜVENLİ TIRMANIYOR

Binek ve hafif ticari araçlar satışları 90'lı yıllarda yeni yeni hareketlenmeye başlarken 2000'de dalgalı bir seyir içindeydi. 2000'lerin ortalarından itibaren ihracatla birlikte pazar, yükselen ve stabil bir yapıya sahip oldu.



Otomobil endüstrisinde ithalat ve ihracatın değişimi, yerli ve yabancı sermayeli yatırımcılar arasındaki çizgilerin belirginleşmesi adına 1990'lar oldukça önemlidir. 1991'de otomobil satışları 229.225 adetti. İthal otomobil satışları 1991'de 48.072 adet, yerliler 199.574 adet ve hafif ticariler ise 33.651 adet oldu. 1992'de rakamlar sadece yüzde 30 arttı. 1994'te yaşanan kur artışı ve ekonomik kriz, otomobil satışlarını yarı yarıya düşürdü. Toplam satışlar 250.000 civarında seyreliyordu. 1999'da yaşanan Marmara Depremi, Marmara

Bolgesi'ndeki üreticileri de olumsuz etkiledi. Deprem'in yaraları sarıldı sarılacak derken 2001'deki döviz kurunun artmasıyla yaşanan ekonomik krizde satış rakamları 10 yıl geriye gitti. 2000'de 466.775 adet olan binek otomobil satışları, 2001'de 128.762 oldu. Hafif ticari araçlar ise 152.604'ten 52.820 adete azaldı. 2002'de, 2001'e göre yüzde 20 azalan toplam otomobil satışları, 2003'te yeniden şaha kalktı.

Yerli üreticilerin yatırımları ve ihracat planlarının yerine oturmasını, yatırım ve araştırma geliştirmeye ağırlık vermelerini sağladı.

Bu yatırımların sonuçlarının bir tanesi de olarak 2004 yılı hafif ticarileri için bereketli geçti. 2003'te 132.298 adet olan hafif ticari araç satışları, 2004'te 236.561 adete yükseldi. Bu yükselişte yerli hafif ticarilerin payı büyüktü.

ODD verilerine göre Renault, 2004'ten itibaren en çok satılan marka ve modeller sıralaması Ford, Fiat ve Renault arasında dolaşıyordu. Ancak 2013'ten itibaren bu rekabete VW'de katıldı ve 2014 ile 2015'te en çok satılan marka oldu.

Yaz. Baturhan Boyacılar

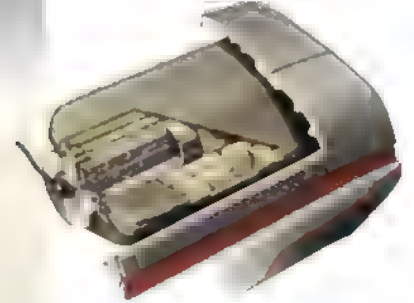
Gerçekleştirilen malzemelere sahip ilk otomobil olan S Serisi'nde, klorleşik esansa ve azot hidrokarbon dekarbonisasyonundan oluşan CFC gaz (kloroflorokarbon) yoktu. Bu sayede S Serisi 1992'de Amerikan Çevre Koruma Ajansı tarafından en çevreci otomobil ödülünü kazandı.



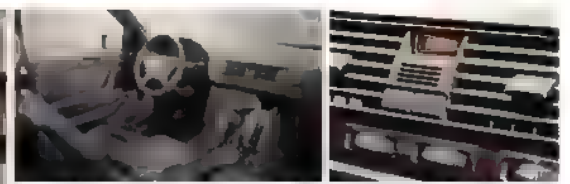
Titreşim ve ses seviyesini en aza indirmek için geliştirilen adaptif süspansiyon sistemiyle birlikte yüksek hızda sürüşte süspansiyonlar vardı.



Alman üretici uzun bir aradan sonra ilk V12'yi 1991 model 600 SEL'de kullandı. Ayrıca ilk kez 5 liralı otomatik şanzıman Mercedes S Serisi'nde kullanıldı. ABS yokuşu tutma kontrol sistemi ilk kez 600 SEL'de standarttı. 1994'ten itibaren V8'lerde 1997 yılına kadar S Serisi'nde standart oldu.

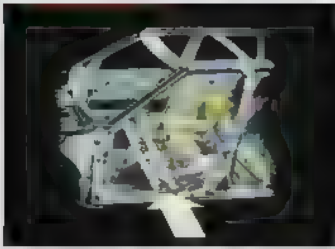


S Serisi'nde yokuşu kavrayışlığı vardı. Ancak yokuşu kavrayışlığına sahip ilk otomobil değildi.



1995'ten itibaren malzeme ile birlikte S Serisi'nde, E2B, CAN veri ağı, Parktronic (bilmi park etme yardımcısı ve navigasyon vardı. 1996'dan sonra ise sesli kumandalı kontrol sistemi (Lingotronic), otomatik remote açılma kablosu kumandalar bulunuyordu. S Serisi, 1997'den sonra "Tele-Aid" isimli acil durum çağrı sistemine sahip oldu.

1991



Yeni model getirenlerin getirdiği fazlamlık da sizi yapan markalardan Volvo'nun 850 modelinde sirt patise sahip SUV, yan taraf koruması alacaktir.

1897



Sarı ağırlık ile motor çalışmadıkça Toyota Prius yakıtı
baki. Bu araçta garyajı 1.5 lt'lik 1000cc motor 50
HP, 4000cc motor ise 40 HP'lik 1000cc.

1998



Minicord's Ultrasonic sensors, which work like a radar, can detect the presence of a person in a room. The sensors can also detect the location of a person in a room. The sensors can also detect the location of a person in a room.

1992



Chrysler Credit'in yeni modeli ise de arazi
kullanımına uygun çitane geçiştir. Kolluğu vardır.

1997



Alınış testlerinde yüksek hızlarda yavaş hareketi yani zamanın ağırla buluştuğu bu arag Alfa Romeo 164 2.4 1771 cc'dir. Aracın motoru 1771 cc, 2200 GCV'da da bu sistem vardır. Performans ve dayanıklılığıyla öne çıkar. 1987'den itibaren üretilen Alfa'nın TCR motorunu kullanması gerekiyor.

1998



Tuzen Yeldestirnege geide buruvurdu
Yelvo ESO'ge caridek ve yeldestirne key bise
igideridek kimeyotdu.

1993



Değişken geometrilili testi, Fiat Tempra'nın 1000 cc motorunda görev yapıyordu. Değişken geometrilili turbo, düşük motor devirlerinde turbonun ivermesini artırıyordu.

1996



direkt püskürtmeli benzinli motoru üretmeye başlandı. 664 motor önce Salim, sonra Carisma'da yer

1998



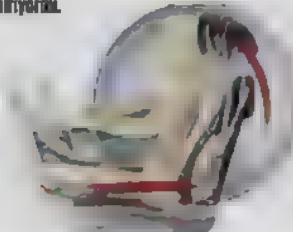
BMW, V10 ve V12 motorlarıyla en
çok satılan otomobiller arasında.

1994



Elvessalé társaságai és vállalkozásai közötti kapcsolatokról és a vállalkozások közötti kapcsolatokról is beszámoltunk.

1996



Bu tür modelerinde şüpheli olan AATF Etila Marcano (Etila) (AATF), yani bu katillerin tek bir kişi olduğu iddiası, ayrıca bu parçaya itildiği söylenen AATF için baretlerinden kaynaklanan yaralanma riskini azaltır.

1999



Poussier-Citrovi (PCC) grubundan NEN (doku hastalıkları için geliştirilmiş) parital tümes (25 kez Poussier BÜT'de göre yavaşça besledi).

2004



Volvo'nun S40'de (4000) Sport Information System (SIS) Volvo'nun (4000) Sport Information System (SIS) aracındaki bir noktadan geliyor. Bu sistem bir kez Volvo S40'de görev yapıyor.

2007



Tüm fonksiyonları LED'li olan ilk bir Volvo S40'de kullanıldı. Bir yılın öncüsü olan LED'li park ve gündüz Arayış ışığı da Volvo S40'de kullanıldı.

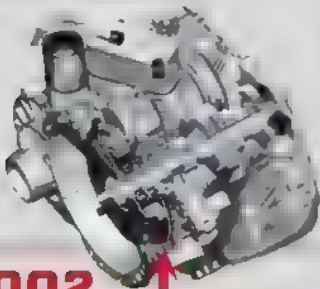
2016



Chevrolet ile Ford'un ortak geliştirdiği ve 10 silindiren Chevrolet Camaro Z17'de görev yapan 10 leri otomatik şanzıman, Mustang ve F150'de de görev yapacak.

2003

Çift kavramalı şanzıman ilk kez VW Golf R32'de görev yaptı. Çift kavramalı 6 leri vitese geçiş yaparak, otomatik şanzımanın konforu ile manuelin verimliliğini birleştirdi.



2007



Hyundai'nin geliştirdiği start-stop sistemi, yavaş hareket ve duruşta motorun çalışmasını aktif olarak kontrol ediyor. İlk olarak VW, BMW ve Mini modellerinde görüldü.

2013



Hyundai ix35 Fuel Cell, dünyanın ilk seri üretim hidrojen yakıtlı hücreli otomobili oldu. Bu araç 170 km/s maksimum hızla ulaşıyor ve 600 km menzile sahip.

2002



Birer güncel kameraların yerleştirilmesi, parametrik frekansı ayarlanabilir jantların birer güncel kameraların yerleştirilmesi, S40'de, ilk kez Volvo S40'de kullanıldı.

2009



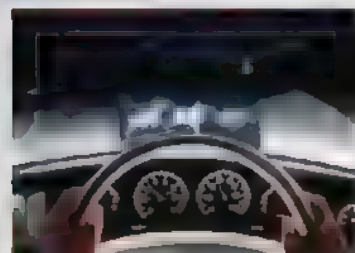
100 yılın başlarında üretilen ilk elektrikli araçlar, 80'lerde yollardaydı. Ancak dünyanın ilk modern seri üretim elektrikli otomobili Mitsubishi i-MiEV oldu.

2012



İsvetçil üretici, güvenlik konusundaki iddiasını yaya havayastığı gibi radikal bir yenilikle duyurdu. Yaya havayastığı ilk kez Volvo V40'de kullanıldı.

2000



Birer güncel kameraların yerleştirilmesi, parametrik frekansı ayarlanabilir jantların birer güncel kameraların yerleştirilmesi, S40'de, ilk kez Volvo S40'de kullanıldı.

2010



Hyundai Z yıl (4000) ve toplamda 500 silindiren 4000 leri ile üretilen ilk seri üretim elektrikli otomobili olan Lexus LFA'da kullanıldı.

2011



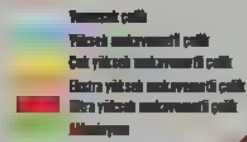
Hyundai'nin geliştirdiği yenilikleri aracın bir silindiren olan F150'de kullanıldı. Hyundai'nin geliştirdiği yenilikleri aracın bir silindiren olan F150'de kullanıldı.



A side profile view of a silver Volvo XC90 SUV, showing its sleek design, large windows, and distinctive alloy wheels. The car is parked on a light-colored surface against a plain background.



www.otohaber.com.tr



İç mekânın kazandırdığı etkinlikten dolayı, az etkinlikler için yeni 390 her anında daha güçlü olarak yakıldı yapılmıştır. Bu yapıldı en büyük pay da artık bitirilmişlerdir her anın için. Bu nedenle bu en önemli etkinliklerdir ve dayanıklıdır. Yalnız bu süreçte etkinlikteki yapıldı kalite kazandırdığı için, artık etkinlikler için en iyi bir şekilde yapılmıştır. Bu nedenle, artık etkinlikler için en iyi bir şekilde yapılmıştır. Bu nedenle, artık etkinlikler için en iyi bir şekilde yapılmıştır.





Görüş Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

25 YIL NE DEMEK?

Şimdi yayıncılığı bir tarafa bırakalım. 25 yıl ne demek? Çok şey demek, neler sığar 25 yıla... Çok şey sığar, bir çocuk sahibi olsan onun kucaktan başlayan hikayesinin sana en yakın kısmının bitmesi için yeter de artar bile. "Uçtu gitti artık kendi hayatını yaşıyor" dedürtmek için fazla hatta, muhtemelen daha önce söylemiş oluyorlar. Bir mesleğin sonuna, emekliliğe yaklaşan bir insan için geriye dönüp bakarak "Vay canına" dedürtecek bir zaman. Aslında 25 yıl kısaca çeyrek yüzyıl demek. Yayıncılık açısından baktığınızda büyük bir istikrar gerçekten. 25 yıllık lokantalar, sinemalar vs. hepsi bir anlam ve değer taşır ama yayıncılıkta aynı çizgide 25 yıl yol almak kolay değil. Hele hele bizim ülkemizde. Haftalık otomobil yayıncılığının Türkiye'deki ilk örneği olan Otohaber'i, bir mihenk taşı olma niteliğini özellikle vurgulayarak, kutluyorum. Nice 25 yıllara...

Memleket manzaraları

Geçtiğimiz ay ülkemizin coğrafi dehasına dair yeni şeyler keşfetmenin mutluluğunu bir kez daha yaşadım. Aslında bunu sık sık yaşamak için elimden geleni yapıyorum. Toplum olarak (imkan yaratabilenler) yurtdışına sık sık çıkmak gibi bir eğilimimiz var. Anlıyorum ve yermiyorum da bu durumu. Ben de fırsat buldukça başka ülkeleri görmek istiyorum. Ama itirazım başka, aynı arzuyu Türkiye'yi keşfetmekte göstermiyoruz, ezberciyiz ve tekrar ediyoruz aynı şeyleri. Bunu çevremden gözlemlediklerimle söyleyebiliyorum.

Geçen ay Batı Karadeniz bölgesine bir seyahat yaptım. Sakarya'dan başlayarak, Karabük, Kastamonu ve Sinop'a kadar uzanan bir rota. Şimdi eleştinlerimi okuyacaksınız ama alınmayın, en başta bu eleştiriler kendime. Çünkü ben de bu bölgeye ilk defa gidiyorum. Dönüşümün ardından tanıdıklarım üzerinden anket yaptım ve yüzde yetmiş gümemiş. Bu bence büyük ayıp. Gidenler ve avucunun içi gibi bilen-

ler de vardır ve belki de bu satırları okuyorlardır. Tamam, sözüm sizin meclisten dışarı; ancak ben geniş sayılabilecek bir yelpazede, özellikle de merak ederek sordum soruşturdum. Batı Karadeniz'i bilen çok az. Sırf Safranbolu veya Sinop'u görmekle, Karabük'ten geçmekle veya Kastamonu'ya gitmişlikle olmuyor, bunu da buraya ko-yalım.

Valla Kanyonu'nu bilen kaç kişi var lütfen parmak kaldırsın. Valla Kanyonu, Kastamonu ilimizin Pınarbaşı ilçesi sınırlarında bulunan dünyanın ikinci büyük kanyonu! Yanlış okumadınız, evet dünyanın dedim!..

Bir kez daha tekrar ediyorum birçok giden gezen vardır ama oran olarak az olduklarından adım gibi eminim. Bu ülkenin birçok vatandaşı böyle-sine kıymetli bir coğrafi değeri bırak görmeyi duymamış bile... Dehşet bir coğrafya, ne manzaralar, ne yollar, ne kokular, ne renkler. Anlatarak bit-tiremem. Sadece burası değil, Horna Kanyonu'nu gören kaç kişi var veya Ilıca Şelalesi'ni... Bunların hepsi bir-birine yarım saat mesafede. Oradan biraz devam edip Azdavay'a giden yollardan geçtiniz mi ve devam edip

İnebolu'ya indiniz mi? Bence ilk fırsatta planlayın. Karabük aklınıza hep madencilikle kazanmış bir şehir muhtemelen ama siz civar coğrafyasını bir görün mutlaka. Yenice Kent Ormanları'na bir adım atıp, derin bir nefes çekme şansını tanıyın kendinize. Sinop'da Erfelek Şelaleleri diye bir doğa harikası var, 28 farklı irili ufaklı şelale. Kendimi başka bir gezegende zannettim. Lafı uzatıp tekrar etmeye gerek yok, tatil ve gezme anlayışınıza Ege, Akdeniz kıyıları dışında bir şeyler ekleyin. Bu ülkenin keşfedilecek müthiş yerleri var. Mesela doğusu çok met-hedilen Karadeniz'in batısıyla başlayabilirsiniz... Ayrıca harika yollar sizi bekliyor, otomobil kullanmak veya motosiklet kullanmak için...

**Türkiye'de
bir otomobil
dergisinin 25
yaşına ulaşması
bir yana, hep
öncü ve lider
konumunda
olması gerçekten
takdire şayan.**



Yılın en dikkat çeken saatleri, dünyanın en lüks markalarının CEO'larıyla röportajlar, saat ustaları ve fark yaratan dosya konuları ile dolu dolu
Esquire The Big Watch Book No.2 çıktı!

MANUEL ŞANZİMANLI HİBRİT

Schaeffler'in Continental ile birlikte geliştirdiği ve Ford Focus 1.0 EcoBoost üzerinde test edilen hibrit sistemi, hibrit teknolojisinin manuel şanzımanlı araçlarda da aktif olarak görev yapacağını gösteriyor.



Ferdinand Porsche'nin 1901'de geliştirdiği Lohner-Porsche isimli araç, hibrit otomobillerin atası sayılırken dünyanın ilk seri üretim hibrit otomobili olan Toyota Prius'un yollara çıkmasının üzerinden yaklaşık 20 yıl geçti. Aradan geçen zaman içerisinde bugün, otomobillerden kamyonlara, SUV'lardan otobüslere kadar uzanan farklı sınıflardaki araçlarda hibrit teknolojisi görev yapıyor

Elektrikli ve içten yanmalı motorun bir arada görev yaptığı hibrit araçlar düşük yakıt tüketimi ve emisyon değerleriyle öne çıkarken bu teknolojiye sahip araçları hep CVT ya da otomatik şanzımanla görmeye alıştık. Manuel şanzımana ve hibrit özelliğe sahip Honda Insight ve CRZ, sadece elektrik motoruyla hareket edemiyordu.

Continental, Schaeffler ve Ford'un birlikte geliştirdiği GTC II isimli konsept ise manuel

şanzımanlı hibrit özelliğine sahip. Ford Focus 1.0 EcoBoost üzerinden geliştirilen GTC II konseptinin en büyük özelliği olan hibrit modülü motor ile şanzıman arasına görev yapıyor. Bu sistemin ana parçaları hibrit modülü, kavrama ve elektronik kontrol ünitesinden oluşuyor. Hibrit modülünde 48 volt gücünde elektrik motoru, elektrik motoru ayırma gergisi, kayış kasnağı, kayış ve klima motoru var. 48 Volt lityum iyon batarya, ve 48 Volt doğru akım dönüştürücü görev yapıyor. Sistemde yapısal olarak benzinli motorun arkasında standart debriyaj var. Birinci debriyajın arkasında birbirlerine kayışla güç aktaran klima motoru ve elektrik motorundan oluşan hibrit modülü bulunuyor. Hibrit modülünün arkasında yine bir kavrama ve manuel şanzıman var. GTC 2, benzinli motorla seyir halindeyken güç aktarımı standart otomobildeki gibi oluyor. Yanı krank milinden çıkan döndürme kuvveti şanzımandan tekerleklerle iletiliyor.

Hibrit sistem birlikte çalışmaya başladığın-

GTC I ve GTC 2 KONSEPTLERİ

GTC konseptinde elektrik motoru, benzinli motorun önünde ve 2014'te tanıtılan GTC I, standart Ford Focus 1.0 EcoBoost'a göre yüzde 17'lik yakıt tüketimi sağlarken emisyon değeri 95 g/km idi. Yakıt tüketimi GTC II'de ise yüzde 25 azaldı ve emisyon değeri 85 g/km'den daha az.



GTC 1



GTC 2

GTC II teknolojisinde ayrıca Focus'un benzinli motorunun enjektörleri ve turbo sistemi Continental tarafından geliştirilmiş. Tüm bunların sonucunda GTC II ıslık konsept, standart bir Focus 1.0 EcoBoost'a göre yaklaşık yüzde 25'lik yakıt tasarrufu sağlanır.

Yazı Başlıklar: Boyutlar Nürnberg Almarıya

11. <http://www.fishbase.org>

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 395–401



1971 American
New England
New England
New England
New England



2001 yılının Kasım ayı
aroundsu en büyük
tedarikçi ödülünü İNA'ya
verdi. 2002'te İNA EAG

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26



2000 Porsche Carrera GT
Midwest
Waukegan, IL

LUK  **FAG**
SCHAEFFLER GROUP

tesistirecekti. İNA'nın dünya çapında

ASLAN YÜREK

Kompakt hatchback sporcular GTI olarak anılır. Peugeot'nun tarihi de GTI açısından oldukça zengin ve parlıtlı. Yeni 308 GTi, markanın hızlı hatchback tecrübesinin zirvesini temsil ediyor.



Onunla Türkiye'de ilk tanışmamız yarış pistinde olmuştı. Otomobilin hızlanma isteği ve virajları adeta önündeki hayaletleri yiyen Pacman gibi geride bırakması aklımızda yer etmişti. Günlük kullanımdaki kabiliyetlerini ise çok merak ediyorduk. Sonuçta kompakt sınıftaki GTi

logosu artık 5 kapılı karoserde. Bu da onun günlük kullanım yeteneklerini doğal olarak artırıyor.

Tasarımını standart 308'den ayırt etmek çok zor değil. 19 inçlik jantlar kadar arka tampondaki yer alan çift egzoz çıkışı da gücün habercisi. Önden bakıldığında ise daha geniş hava girişi sağlayan tampon da fark ediyor. Dışarıdaki en ilgi çekici fark

ise GTi'a özel çift renk. Degrade yani renk geçişi kullanılan boya kırmızı ve siyah kullanılarak yapılmış. Farklı renk kombinasyonları da var.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde de GTi'ın havası daha ilk andan sizi sarıyor. Alüminyum kapı eşiklerindeki GTi kabartması bile ince düşünülmüş bir detay. Döşemelerde kırmızı renkli dokuşler kullanılarak



kabin içerisine da abartıdan uzak bir hareket kazandırılmış. Ön koltukların yapısı da türünün en iyilerinden olmaya aday. Ön koltuklar sportif görünürken vücut destekleri çok başarılı. Yolcularını sararken sıkmayan koltuklarda masaj fonksiyonunun olması, GTi'da konfor konusunun biraz abartıldığını gösteriyor. Standart versiyondan 11 mm daha alçak sürüş pozisyonu sunması sürü-

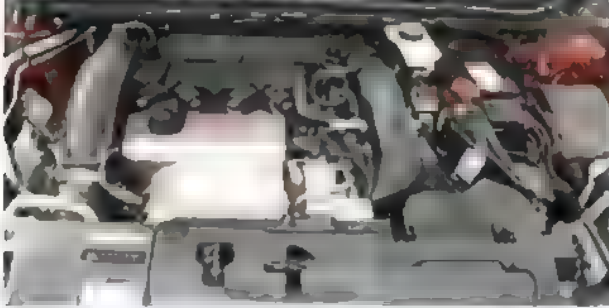
cünün otomobili daha iyi hissetmesini destekliyor. Beş kapılı olması arka koltuklarda standart 308'in misafirperverliğini GTi'nin da sunmasını sağlıyor. Keza yükleme alanı da standart olan ile aynı. Bu da günlük kullanım için önemli bir avantaj.

308 GTi'nin mücadele ettiği sınıf, yarış atlarının bulunduğu bir hipodrom. Yarış atları da özelliklerinden çok, hızlarıyla öne çıkar.

Artık vites konsolundaki start düğmesine basıp yarış pistinde hatıralarımıza yerleşen performansı tekrar yaşamak niyetindeyiz. Küçük direksiyon simudünün GTi'a çok yakıştığını bir kez daha hatırlıyoruz. El ile uyumu çok iyi. Üstünden izlenen gösterge grubunun zahmetine katlanamaya alıştık artık. Analog hız göstergesinin sağında yer alan devir göstergesi saat yönünün tersine çalışıyor.



Hızlanırken konsoldaki birer dokunmatik tuftla medya ekranı üzerindeki menüden ulaşmak gerektirir.



Litre başına 169 HP güç üreten 308 GTi'nin güç ağırlık oranı 4,42 kg/HP olarak açıklanıyor.



Peugeot Sport lüzzah frenler çok başarılı.

Gaz pedalı hassas. Ufak dokunuşla ilerleyen otomobilden tatlı homurtular yükseliyor. Debriyaj pedalı yeteri kadar yumuşak. 6 ileri vitesli manuel şanzımanın vites yolları belirgin ve yeteri kadar kısa olması keyfimizi artırıyor. Hızlanma istekleri hızla yanıt buluyor. Vites konsolundaki sport düğmesine basıldığında gösterge grubu kırmızıya burnuyor. Motor sesi daha teşvik edici hale geliyor. İlk farklı motor gücüyle, 250 HP ve 270 HP olarak üretilen 308 GTi Türkiye'ye 270 HP olarak ithal ediliyor. Sakın bir şekilde yol almak istediğinizde de sızı yormayan 308 GTi sınırlı bir sürüş karakterine sahip değil. Gaz pedalına karşı kibar olduğunda da motor ve egzoz gürültüsü rahatsız edici seviyeye ulaşmıyor. Tempolu sürüşte 11 lt/100 km'lik ortalama tüketim sizin kullanımında 8 lt/100 km seviyesine kolaylıkla indirilebiliyor. Hızlı gitmek istediğinizde ise 1900 ile 5000 d/d arasında ulaşılan 330 Nm'lik maksimum tork etkileyici bir hızlanma sunuyor. 6500 d/d'de kesiciye girene kadar hızlanma isteği devam ediyor. Bir solukta vites değiştirdiğinizde 308 GTi mancınıktan atılan taş gibi fırlıyor.

Direksiyonun geri bildirimleri ve yönlendirme hassasiyeti sınıfının gereklerini karşılıyor. Ancak bunu yaparken sürücüyü yormayıp konfordan da ödün vermiyor. Direksiyonu sistemi çok sert ayarlara sahip değil. Süspansiyon sistemi ise ona göre biraz daha sıkı. Yine de bozuk zeminlerden geçilmediğinde kabin içerisine çok rahatsız edici geri dönüşler yansıtmıyor.

Lampon konarlarının yerleştirilen çift egzoz çıkışı GTi'nin imzası.



Kompakt hothatch sınıfına çok iddialı bir dönüş yapan Peugeot, 308 GTi'nin fonksiyonel karoserini, 1,6 litrelik güçlü bir motor ve iyi bir şasi ile taçlandırmış. Fiyat politikasında da makul seviye belirlenip hedeflenen satış rakamları adeta garantiye alınmış.

Amortisörlerin çalışma aralığının kısa olması da bozuk zeminlerde titreşimleri artırıyor. Ama bu kesinlikle rakibi Honda Civic Type R kadar sert değil.

Yol tutuş konusunda, önden çekişli olan güçlü otomobillerin kaderinde olan önden kayma eğilimine 308 GTi de sahip. Ancak Torsen limitli kaydırmalı diferansiyel sayesinde otomobilin yönetilmesi daha kolay gerçekleştiriyor.

Sonuç olarak 308 GTi küçük silindiri hacimli motorun avantajları, güçlü motor, fren performansı, geniş ve fonksiyonel karoser ve donanımı sınıfının en ilgi çekici otomobillerinden biri haline getiriyor. Fiyatının da makul seviyede tutulması 308 GTi'nin satışlarını sınıfının zirvesine taşımak için her şeye sahip.

Yaz. Köyay Koda,
Fotoğraflar Ersan Sezer



Deri ve alüminyum kaplı döşemeler kalitedi hissettiriyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıra, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	199 kW/270 HP 6000 d/d
Maksimum tork	330 Nm 1900-6000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,0 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1205 kg
Bagaj hacmi	420/1228 lt

Yürüyen aksam

Süspansiyon sistemi	Önde Mc Pherson bağımsız süspansiyon sistemi, arkada torsiyon çubuğu, viraj denge çubuğu, ön ve arkada amortisör ve helezon yaylar
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	235/35 ZR19
Lastik	Michelin Pilot Super Sport

Donanım

ABS, AFU, ESP, EBD, yokuş kalkış desteği, ön, yan ve perde havayastıkları, torsen, Denon müzik sistemi, bluetooth, AUX, USB girişi, geri görüş kamerası, alkantra den-kumaş karşımı koltuklar, ön koltuklarda masaj fonksiyonu, anahtarsız giriş ve çalıştırma, akustik ön cam, elektrohidrolik sportif direksiyon, LED gündüz farları, 19 inçlik jantlar

Rakipler

	Honda Civic Type R Manuel şanzıman ve önden çekişli olarak satılan Civic Type R hothatch sınıfının en popülerlerinden biri oldu bile
	Seat Leon Cupra Hothatchler arasında en makul fiyatlı 2,0 litrelik silindir hacmine sahip motorla satılan Cupra, önden çekiş ve DSG ile satılıyor

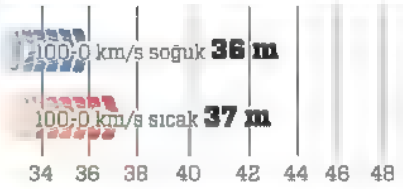
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,0 sn
0-80 km/s	5,0 sn
0-100 km/s	6,8 sn
0-120 km/s	9,0 sn
0-130 km/s	10,1 sn
0-400 m	14,9 sn

Esneklik

60-100 km/s (5.vites)	5,8 sn
80-120 km/s (6.vites)	7,4 sn

Fren mesafesi

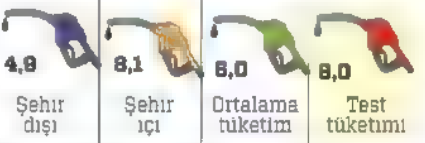


Gürültü

Rölantide	44 dB(A)
50 km/s (4.vites)	62 dB(A)
100 km/s (5.vites)	67 dB(A)
120 km/s (6.vites)	71 dB(A)

Yakıt tüketimi

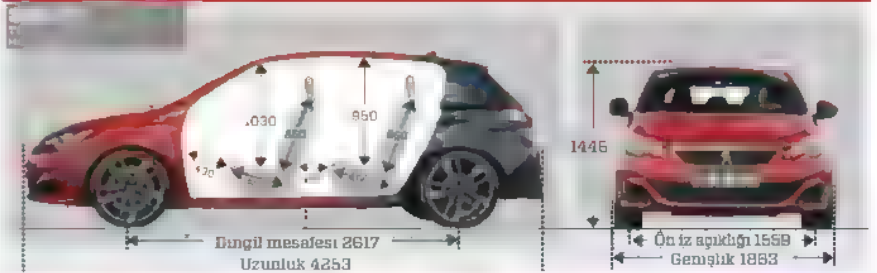
CO ₂	139 g/km
Depo kapasitesi	53 lt
Menzil (test tüketimine göre)	662 km



BAKIM

Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1432 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	151.300 TL
Test aracı fiyatı	151.300 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★★

- KAROSER, İÇ MEKAN**
Direksiyon simidi, koltukların yan destekleri.
- X** Havalandırma kumandaları multimedya içerisine gizli.
- DONANIM VE GÜVENLİK**
Masaj fonksiyonlu spor ön koltuklar, yokuş kalkış desteği.
- X** Güncel güvenlik donanımları daha zengin olabilir.

- MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ**
1,6 litrelik silindir hacminden çok etkileyici bir güç çıkartılmış.
- X** Kabin içerisine yansıyan motor sesi yapay hissettiriyor.
- FİYAT**
Sınıfının en uygun fiyatlı otomobili, zengin donanım da çok başarılı.
- X** 2,0 litre motorla satılan Leon Cupra yakın fiyatıyla ciddi bir alternatif.

YILDIZIN YENİ MOTOR NESLİ

Mercedes-Benz, yeni nesil motorlarını tanıtmaya devam ediyor. Gelecek 10 yıl için hazırlanan motorların odağında çevrecilik ve elektrik desteği yer alıyor.



Mercedes-Benz tarihinin en geniş kapsamı yeni motor çalışması. 2017 yılında yeni bir döneme giriyor. Markanın 2016 yılının ilk baharında tanıttığı yeni 4 silindirlilikli motorun ardından önümüzdeki yıl sırasıyla 6 silindirlilikli benzinli ve dizel, 4 silindirlilikli benzinli ve V8 çift turbo olmak üzere toplam dört motoru daha ürün gamına katıyor.

M 256 kodlu sıralı 6 silindirlilikli benzinli motor, içten yanmalı motorun elektrikle geleceğe hazırlanmasına iyi bir örnek oluşturuyor. 48 Volt besleme sistemine yer verilen motor, zekice tasarlanan aşırı besleme sistemi, elektrikli destek kompresörü (eZV) ve entegre marş alternatörü (ISG) ile donatılmış durumda. Böylece motor, düşük devirde en son derece akıcı bir sürüş elde edilebiliyor. Elektrikli marş alternatörü, marş motoru ve alternatör olmak üzere iki fonksiyonu birden yerine getiriyor ve böylece bugüne kadar yük-

sek voltajlı hibrit teknolojilerde görülen yakıt tasarrufunu beraberinde getirebiliyor. M 256, 2017'de S Serisi'nde kullanılacak.

Elektrikli sistemlerin kullanımıyla, motorun ön bölümünde bulunan motora bağlı yan ekipmanlara ağı kayış ve kasnaklar devreden

oldunun yapısal olarak birbirinden ayrılmasıyla oluşan alan sayesinde egzoz gazı arıtma sistemi motora çok daha yakın bir noktada konumlandırılabilir. Devirdaim pompası veya klima kompresörü gibi tüketimi arttıran ekipmanlar ve entegre marş alternatörü 48 Volt ile besleniyor.

Güç ve tork değerleri güncel V8 motor ile aynı seviyelerde bulunuyor. Bu, 408 HP (300 kW) güç ile 500 Nm tork ve üzerinde değerler anlamına geliyor. Ayrıca önceki V6 ile kıyaslandığında CO₂ emisyonu değeri 200 g/km'e kadar düşürülmüş.

Mercedes-Benz dizel motor ailesinin

en güçlü versiyonu sıralı 6 silindirlilikli yolları çıkıyor. OM 656 kodlu motor kademeli yanma odası tasarımı, iki kademeli turbo besleme ve ilk kez kullanılan değişken supap zamanlama yönetimi GAMTRONIC olarak üzere birçok modern teknolojiyi bünyesinde

gibi özelliklerle motor teknolojisinin geliştiği en son noktayı temsil ediyor. OM 642 kodlu öncüsü ile kıyaslandığında güç üretimi 176 kW (239 HP) ile 230 kW (312 HP) arasında, tork ise 500 Nm (368 lb-ft) ile 550 Nm (405 lb-ft) arasında değişiyor. 230 kW (312 HP) yeni motor yüzde 7'nin üzerinde ekonomi de sağlıyor.

M 176 kodlu yeni V8 silindirlilikli çift turbo motor, motorun maksimum performansı yüksek yakıt verimliliğini bir arada sunarken dünyanın en tutumlu V8 silindirlilikli benzinli motoru olarak da tanınıyor. Yüksek devirde, yüksek tork ve düşük devirde yüksek tork

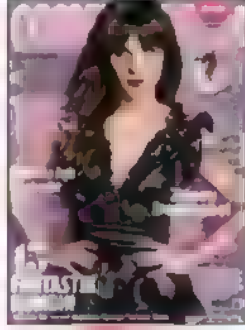




YILIN EN BÜYÜK İNDİRİMİ

7 SAYI FİYATINA 12 SAYI
5 SAYI HEDİYE!

Son Tarih 31 Aralık 2016



~~₺118,5~~ **₺69,3**



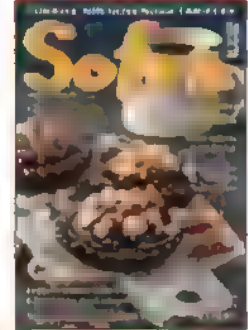
~~₺144~~ **₺84**



~~₺144~~ **₺84**



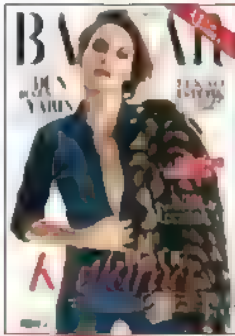
~~₺64~~ **₺49**



~~₺106~~ **₺52,5**



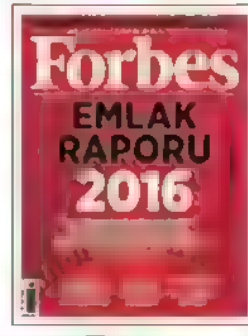
~~₺64~~ **₺49**



~~₺144~~ **₺84**



~~₺118,5~~ **₺69,3**



~~₺144~~ **₺84**



~~₺118,5~~ **₺69,3**

1 yıllık aboneliğiniz boyunca fiyat artışlarından etkilenmeyin - 6 taksit imkanından faydalanın
- Derginiz kargo ile iş veya ev adresinize imza karşılığı teslim edilsin.



DOYUMSUZ SÜRÜŞ KEYFİ

Hem hız isterim, hem konforlu olsun uzun yollara gidebileyim derseniz çok şey mi istemiş olursunuz? BMW S 1000 XR için bu pek de sorun değil.



Tarkan'ın bir şarkısı vardı; "Öp öp öp öp doyamadım" diye. Ben de BMW S 1000 XR için bir "aranjman" yaparak şarkı sözlerini "Sür sür sür sür doyamadım!" şeklinde değiştirmek isterim... Çünkü durum tam anlamıyla bu cümle ile özetlenebilir Akşam yatağa girince aklıma düşen şey şu oluyordu: "Sabah olsa da çıkıp binsem". İşte bunları birleştirince yekten şunu söyleyebiliyorum; kullanmaktan böylesine keyif aldığım ender motosikletlerden biri BMW S 1000 XR.

Peki, diyeceksiniz ki bu makınanın sürüşünü neden bu kadar sevdim? Öncelikle çok rahat bir oturma pozisyonu var. Motosiklet, diz, bacaklar, sırt ve kolları son derece ergonomik bir duruş imkanı veriyor. Fiziksel yapı farkına göre handikap olacak şeyler de var; mesela gidon biraz uzakta kalabilir kollarınız kısaysa. Ama çe-

şitli ayarlar ve parça ekleyerek bu sorunu aşabilirsiniz. Ben uzun kollu bir sürücü olarak ideal buldum. Ama yavaş sert manevralarda gidonu hızlı ve uzun kol hareketleriyle kullanmak zorundasınız, o zaman daha dengeli ve istediğiniz hamleyi alabiliyorsunuz. Bir diğer konu, yakıt dahil 228 kg ağırlığıyla, yüksekliğini ve kalıbını birleştirince insanın biraz gözü korkuyor. Ama kazın ayağı öyle değil, o kadar dengeli bir motor ki, trafikte aralarda vs son derece rahat kullanılıyordur. Ayaklarınızı yere koyana kadar scooter edası var diyebilirim. Hatta durunca bile 3-4 saniye ayağımı indirmeyi gerektirmeden dengede bekliyorum. Ama ayağı yere basınca ağırlığı ve cüssesi "Ben varım" diyor. Yeri gelmişken, arkada oturan için de rahat bir pozisyon ve sele var. 1200 GS ile arkamda uzun süre seyahat eden eşim S 1000 XR'a tam not verdi.

Devam edelim neden çok sevdiğime; S 1000 XR inanılmaz dinamik bir motosiklet; yani çok

güçlü ve harika bir motor-şanzıman kombinasyonuna sahip. 160 HP güç o kadar etkileyici ki, spor bir motosiklet kullanıyor hissinı veriyor. Ama bir o kadar da ehlileştirilmiş bir güç. Yani gazı açtığınızda korkunç şasi hareketleri, kontrol yoksunluğu hissi yok. Elbette burada elektronik kontrol sistemlerinin de payı var. Fakat iyi çalışıyor olmalarını özellikle belirtmeliyiz.

Bu motor aslında Sport Touring olarak geçiyor. Yani hem hızlı ama hem de rahat oturarak uzun yolculuklar yapabileceğiniz, yüksek bir makına. Ama ben tabiri değiştiriyorum "Touring Sport" diyorum. Sürüş olarak yüksekliğine rağmen sanki "racing" sınıfı gibi kabiliyetli. Biraz da vücudunuzu kullanmayı denerseniz, ne kadar atletik, kıvrak olduğuna inanamayacaksınız. Güç olarak zaten kağıt üzerinde bile her şey ortada. Gaz kolu oldukça hassas, ama bunu anlık aşırınlıklar yapıyor olarak yorumlamayın, bilakis elinizdeki gücü dengeli kullanmanıza yardımcı



**Opistyon Hastanesindeki
tuz sabitleyici uzun
yokluklarında çok işe
yararlar.**

[illegible]

191

GEÇMİŞTEN BUGÜNE AKLIMIZDA KALANLAR

Otohaber ailesi olarak geride bıraktığımız 25 yılda aklımızda kalan otomobillerle bundan sonra da unutulmayacağını düşündüğümüz otomobilleri sizlerle paylaşmak istedik. Herbirimizin bu otomobilleri seçmemizde önceliği farklı olsa da hepimizin ortak noktada bulunduğu nokta otomobil sevgisi.

Geçmişten

Çoğumuz onu ralli parkurlarında gökgurültüsü gibi patlayan egzoz sesi, inanılmaz ivmelenmesi ve şampiyonluklarıyla hatırlıyoruz. Temelde Fiat Tipo ile aynı altyapıyı paylaşan 4 tekerlekten çekişli bu özel otomobili bir kez kullanma fırsatım olmuştu. Saf sürüş keyfinin anlamını en iyi hissettiren otomobillerden biri olması onu seçmemdeki temel faktör.

Bugünden

Herkesin otomobil seçiminde farklı faktörler ön plana çıkabilir. Benim için en önemlisi sürüş keyfi. Bunun için çok yüksek güçlere sahip olmak gerekmediğini, bir otomobilin sürücüsüyle ne kadar bütünleşebileceğini kanıtlayan MX-5, günümüzde benim favori otomobilim. Eski nesillerini de sevdiğimi ekleyeyim...

Halit Bolkan

Genel Yayın
Yönetmeni



Lancia Delta HF
Integrale

Mazda MX-5



Eray Özgür

Yazışları
Müdürü

Geçmişten

Yaşasın 90'lar! 1989 sonunda yollara çıkan 8 Serisi'nde 90'ları yaşamak mümkün. 8 ve 12 silindirli motorlarla üretilen bu kült lüks coupe belki BMW'ye istediğini veremedi ama çocukluğundan beri benim rüyalarımı süsledi. Daha iyi otomobiller yok mu? Elbette var. Ama BMW için geleneksel olanları sıra dışı bir pakette sunan bu otomobille yaşamak istediklerim var. Mumkunse 1994 sonrası bir 850 Ci ile



BMW
8 Serisi

Tesla
Model X

Bugünden

2009 yılında katıldığım bir konferansta elektrikli otomobillerin en az 2030 yılına kadar fantezi olarak kalacağından bahsedilmişti. Oysa yüksek akım artık yollarda Tesla Model X de bu turun en ilginç örneklerinden biri. 4x4 aktarma, sıfır emisyon, 542 km menzil, 3.1 saniyelik 0-100 km/s ve 7 kişilik bir kabin. Bir de Tesla'nın meşhur otopilot özelliğini unutmayalım. Acaba mükemmel otomobil üretildi mi?

Koray Kodal

Test
Editörü

Geçmişten

Tasarımında F16 savaş uçağından ilham alınmış Alüminyum monokok karoser üstüne inşa edilmiş. Ayrton Senna geliştirmesine dahil olmuş. Ortaya ise yıllarca unutulmayacak, her görenin bir kez daha baktığı bir spor otomobil çıkmış. NSX iki kişilik ortadan motorlu bir spor otomobil. 3,0 litrelik V6 motor arka ortaya enlemesine yerleştirilmiş. NSX, 1990 yılından beri gerçek bir efsane



Honda
NSX

Nissan
GT-R

Bugünden

Onu defalarca görmüş olsam da Silverstone Pisti'nde direksiyonu başına geçtiğimde saygım daha da arttı. GT-R, virajları düzlüklere çeviren sıradışı bir otomobil. Benzer performansı sunabilen rakiplerinden çok daha makul fiyatla ulaşılabilir olması da bu efsaneye daha fazla kişinin ulaşılabilmesini sağlıyor. Bugünden itibaren 25 yıl hiç dokunulmasa bile GT-R bir efsane olmaya devam eder

Önder Bahar

Görsel
Yönetmen

Geçmişten

Bir dönem sahibi olduğum Fiat Coupe'nın o zamana göre etkileyici tasarımı, 2.0 litrelik 150 HP'lık motorunun vermiş olduğu sürüş keyfi hafızamdan silinmiyor olması benim için Fiat Coupe'nın artılarından. Akaryakıt istasyonları ve servislere yapılan sık ziyaretlere rağmen Fiat Coupe, dönemin en özel otomobillerinden biriydi.



Fiat Coupe

Mercedes
G Serisi

Bugünden

Bugüne gelecek olursak otohaber ve diğer çalıştığım otomobil dergileri sayesinde kullanıma şansına sahip olduğum Mercedes G Serisi arazi kabiliyetiyle tartışılmaz bir efsane. Arazide adeta asfalt üstünde gibi keyifli, konforlu ve rahat. Şehirde de rahat yönetilebilen G Serisi uzun yıllar daha sınıfının zirvesinden inmeyecektir.

Geçmişten

Üstten çift eksantrikli ve 16 supaplı üretimlerin patent sahibi olan Cosworth'un patent süresi bitmeden Mercedes'in ilk ürettiği 16 supaplı motor 235 HP gücündeydi. Bu özel motor, kısıtlı sayıda üretilen, üretildiği yıllar itibariyle gerek performans gerekse konfor açısından benim için gerçek bir klasik olan 190 E 2.5-16 Evolution II'de kullanılmıştı.

Onno Usta

Teknik Danışman

Mercedes-Benz
190 E 2.5-16
Evolution II



Jaguar XE



Bugünden

Hafif alaşım gövde üretimi, arkadan itiş, iyi ayarlanmış süspansiyon, aşırı beslemeli (super-charger) V6 motoruyla, yüksek performans ve çok iyi yol tutuş özellikleri sergileyen, üstelik bunu 8 ileri vitesli otomatik ZF şanzımanının keyifli kullanım özellikleriyle sunan Jaguar XE doyumsuz bir sürüş keyfi yaşıyor.

Geçmişten

Mitsubishi tarafından 1992 yılından bu yana üretilen ve Lancer'ın 'EVO' etiketli yüksek performanslı spor kompakt otomobili olarak efsaneleşti. Bir sedan otomobilin en spor hali Lancer Evolution'un 2007 yılındaki 10 nesh ve 2015 yılında Final Edition ile son olarak üretilti. Otomobil Tommi Makinen ile kazandı; Dünya Ralli Şampiyonası ile en prestijli günlerini yaşayan ve efsaneleşen model oldu.

Ersan Sezer

Fotoğraf
Editörü

Mercedes-AMG
A45 4Matic



Mitsubishi
Lancer
Evolution

Bugünden

Bu seçimdeki ana unsur her iki otomobilin iki litre turbo motora ve dört tekerden çekiş sistemine sahip olması. Geçmişte ve günümüzde en verimli güç ve dengeyi bir arada sunması. Mercedes-AMG A 45 4MATIC'in 2,0 litrelik motoru 381 HP ve 475 Nm'lik maksimum torku ile gerçek bir performans makinesi. A 45 4Matic şu anda dünyanın en güçlü kompakt sınıf otomobili 2,0 litrelik motoruysa litre başına en yüksek gücü üreten motor unvanını taşıyor.

Geçmişten

Sağlamlığı, sorunsuzluğu ve daha birçok özelliği ile Toyota Corolla, otomobil tarihine adını yazdırmış bir model. Özellikle yedinci nesil, yani 1993'te Türkiye'ye ithal edilen ve 1994'te yerli olan model ise yani efsane Corolla için anlatılacak çok şey var. Aracın kokpit tasarımı oldukça sık, yol tutuşu başarılı, bagajı geniş, güvenli, yedek parçası bol Corolla'nın en büyük artısı motor, çünkü hem ekonomik hem de dayanıklılığı namı saldı.

Ünal Akan

Sayfa Sekreteri



Toyota
Corolla

Mazda3
Hatchback



Bugünden

Mazda'nın Skyactiv teknolojisiyle geliştirilen Mazda 3 Hatchback, dinamik görüntüsü ve diğer özellikleriyle başarılı bir model. Zaten güçlü duruşu, geniş iç hacmi, performansı ile ilk bakışta beni etkiliyor. Önemli olan 25 yıla ve sonrasına kendini daha da geliştirerek damgasını vuracağına inanıyorum. Sonuçta iki çocuk babası biri için bundan daha iyi bir otomobil olabilir mi?

En iyileri yeniden izlemeye hazır mısınız?

Efsaneler a2'de!



TELEVİZYONUN YENİ RENGİ

MY-DH
POL
FEC

Yüksek 4A
B (Vatay)
2/0

FREKANS: 22053MHz
SYMBOL RATE: 27500

Yıldırım

Evrim

Yıldırım

TURKCEL TV

35.KANAL

58.KANAL

37.KANAL

29.KANAL

www.a2tv.com.tr

Geçmişten

İkinci nesil Subaru Legacy Station'nın tasarımı çok başarılıydı. Outback ise büyük sis farları ve jantlarıyla daha iddialı bir görünüm sunuyordu. Outback, motor, şanzıman ve 4x4 aktarma konusunda zaten Subaru'nun genlerini taşımaya devam ediyordu.

Aslında Outback ilk crossover değildi ama 1990'larda yeni bulunmaya başlayan crossover ve SUV'lar için yeni bir pazarın temelini atan modellerin başında geliyor

Baturhan Boyacılar
 Editör

 Subaru
Outback

 Renault
ZOE
**Bugünden**

Şehir içinde oldukça pratik olan küçük otomobiller, ekonomi konusunda da başarılıdır. Bazı markalar bu otomobillerde uzmandır. Clio'dan yola çıkıp Renault 5 ve Renault 4 deyip geçmişe gidersek Fransız üreticinin başarılı eserlerini görürüz. Gelecekte hızlı küçük otomobiller yani Renault ZOE ve bunun gibi yüzde 100 elektrikli otomobiller geleceği aydınlatacak.

Geçmişten

İlk olarak 1999 yılında Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılan BMW X5'in üretilmesi tema olarak SUV trendinin yükselmeye başladığı zamanlara denk geliyor. Aslına bakarsanız, bir nevi SUV'ların bu kadar popülerleşmesinde, otomotiv modellerinden biri olan X5, aynı zamanda Münih merkezli markanın da SAV (Sport Activity Vehicle) adlandırdığı sınıfın da yaratıcısı. Dolayısıyla bunun geçtiğimiz 25 yıldaki dikkat çekici modelin BMW X5

Burak Kaya
 İnternet
 Editörü


BMW X5


 Honda Civic
Type-R
Bugünden

Performanslı Japon otomobili denince akla ilk gelen otomobillerden biri olan Civic Type R'in son nesli, önümüzdeki 25 yılda dikkat çekici modellerden biri olarak hazırlarımızdan çıkmayacak. Selefleri gibi ikinci elde rüya otomobillerden biri olacağına eminim.

Geçmişten

1974 yılında üretimine başlanan Golf, 32 milyon adetten fazla satılma başarısını gösterebilen en başarılı otomobillerden 1991 yılına kadar olan süredeki iki nesli başarıyla taşıdı. Ancak, 1991 yılında tanıtılan üçüncü neslinden, günümüzdeki mevcut yedinci nesline kadar çok büyük başarılarla imza attı. VW'nin en çok satılan modeli olmasının yanında kompakt hatchback sınıfının adeta referans modeli haline geldi. Benim için dördüncü nesil çok etkileyiciydi.

Okan Tümen
 Dijital Platformlar
 Sorumlusu


VW Golf IV



VW e Golf

**Bugünden**

Otomobil devleri artık meselelerinin çok ciddi bir bölümünü, yeni elektrikli araçlar ortaya çıkarmak ve mevcut elektrikli modellerini geliştirmek için harcıyor. Çok uzak olmayan bir gelecekte, elektrikli araçların piyasayı ele geçireceğini düşünüyorum. Volkswagen Golf, yeni ürettiği yedinci neslini henüz tanıttı. Elektrikli versiyon olan e-Golf, yenilenmiş hali ile 300 km'lik gayet tatminkar bir menzile sunuyor. Önümüzdeki yıllarda Golf'un elektrikli versiyonu büyük başarılarla imza atacak gibi gözüküyor.

Esquire

THE BIG BLACK BOOK

The Big Black Book

BASARILI ERKEĞİN HAYAT KILAVUZU

KODİ FİLLER REZERVLERİ
ÖZEL BİR HİKAYENİN
KARNAVALLARI

UNIFORMALAR
GÜNÜMÜZ TRENDLERİNE
NASIL İLHAM VERDİ

KAMUFLAJ
GARDİROPLARIN İSGAL
TİREN DÜZENİ

MEYANET / SAAT / YEMEK / TASARIM / BAKIM / OTOMOBİL / AKSESUAR

Esquire

Her yılki **ESQUIRE** kitabı, parçaları okuyucuların hayatlarına olan **THE BIG BLACK BOOK** modanın en büyük rehberi olarak karşınıza çıkıyor. Bu kitapta, erkeklerin hayatlarındaki her şeyi, moda, teknoloji, sağlık, otomobil ve diğer birçok alanda, her şeyiyle ilgili olan her şeyi bulabilirsiniz. Bu kitapta, her şeyiyle ilgili olan her şeyi bulabilirsiniz.





TEKNOLOJİDE ÇÖZÜM UZMANI

Motorlu taşıt üreticilerine araştırma, geliştirme ve danışmanlık hizmeti veren FEV'in CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger ile yaptıkları çalışmaları, geleceğin otomobillerini ve Türkiye için yerli markanın neden gerekli olduğunu konuştuk.

FEV'in çalışmalarından bahseder misiniz? FEV'in ana uzmanlık alanı nedir?

Prof. Dr. Stefan Pischinger: Dünya çapında tanınan bir şirket olarak FEV, müşterilerine araç geliştirme hizmetleri sağlamaktadır. Bu amaçla, kendimizi müşterilerimizin karşılaştığı sorunlar için yenilikçi ve geleceğe yönelik çözümler üretmeye adanmış durumdayız. Babam Prof. Franz Pischinger'in FEV'i kurmasından beri bu odağımız hiç değişmedi. 1970'lerde FEV motor geliştirme odaklı bir şirket olarak kuruldu ve o günden beri yetkinliklerimizi ve kaynaklarımızı çok büyük ölçüde arttırdık. Günümüzde uzmanlık alanlarımız, danışmanlıktan geliştirmeye, yeni araç konseptlerinin testlerinden seri üretime

kadar uzanmakta. Geleneksel motor ve aktarma organlarının geliştirme çalışmalarına ek olarak araç entegrasyonu, kalibrasyon, dizel ve benzinli araçların homologasyon çalışmaları, hibrit araçlar, elektrikli araçlar ve alternatif yakıtlar üzerinde de artan önemle çalışmalar yürütüyoruz. 2010'dan itibaren de kendi elektrikli araç filomuz üzerinde geliştirme çalışmaları sürdürmekteyiz.

FEV'in uzman mühendisleri şu anda ileri düzey elektrik kontrol üniteleri, birbiriyle iletişim halindeki araçlar ve otomasyon çalışmaları üzerinde odaklanmış durumda. Bu yeni teknolojiler, sayısız derecede yeni fonksiyonların, tedarikçilerin ve geliştirme projelerinin oluşmasına öncülük ediyor. Araçlara eklenen yeni elemanların diğer elemanlarla etkileşimi sonucunda fonksiyonların araca özel olması ortadan kalktı. Buna karşılık dışarıdan gelen özellikler ve fonksiyonlar yüksek derecede hassasiyet gerektiren güvenlik ve dayanımı etkilemekte. Bu durum hem araç içinde hem de araç dışında çok sayıda etkileşime neden olmaktadır. Mevcut bilgi dağarcığı sayesinde FEV, hem otomotiv sektöründe hem de sektör dışı alanlarda bütün bir sistemi dikkate alabilmektedir. Bu sayede bütün bir sistemin planlanmasından gerçekleştirilmesine, süreçlerin doğrulanma-

sından çözümlerin uygulanmasına kadar tüm geliştirme faaliyetleri sorunsuz bir şekilde tamamlanmaktadır.

İleri düzey mühendislik çözümleri, ileri düzey mühendislik araçları gerektirmektedir. Bu durum nedeniyle müşterilerimiz artan karmaşıklık, yüksek maliyet baskısı ve daha kısa süreli geliştirme süresi gibi sorunlarla yüz yüze gelmektedir. FEV'in Yazılım ve Test Çözümleri bölümü, geliştirme süreçlerini daha verimli kılacak bir ürün portfolyosuna sahip. Kullandığımız ekipmanlar geliştirme süreçlerini yoldan test merkezine ve hatta bilgisayar ortamında simülasyonuna kadar transferini mümkün kılmaktadır. Ek olarak, yenilikçi ölçüm ekipmanlarımız ve yazılım çözümlerimiz test merkezlerinin yüksek verimli olarak işletilmesine olanak sağlamaktadır. Bu teknolojileri bir yandan müşterilerimize sunarken bir yandan da dört kıtada 35 lokasyonda bulunan 180 test merkezimize aktarmaktayız.

Geliştirdiğiniz projelerden bahseder misiniz?

Pischinger: Müşterilerimizle olan projelerimiz mutlak bir gizlilik içinde yürütülmektedir, bu nedenle herhangi bir yerde yayınlayamıyoruz. Fakat bir mühendislik hizmeti sağlayıcısı olarak geliştirme süreçlerimizin odağının



FEV, motor geliştirme odaklı olarak kurulan bir firmadır. Bu firmada, otomotiv sektöründe araç geliştirilmesinde yetkinliği ile tanınır.

sürekli değiştiğini söyleyebiliriz. Alternatif aktarma organları ve araçların birbirleriyle etkileşiminin önemi her geçen gün artsa da orta vadede dizel ve benzinli motorlar gerek hibrit sistemlerin parçası olarak gerekse temel aktarma organları olarak geleceğin mobilitesini belirlemeye devam edecek. O nedenle bu sistemlerin optimizasyonu son derece gerekli ve bu nedenle geliştirme aktivitelerimizin hala önemli bir bölümünü kapsıyorlar. Gerçek Sürüş Emisyonları (Real Driving Emissions) ve gittikçe zorlaşan emisyon kriterleri yenilikçi çözümlere olan talebi artırıyor. Yüksek derecede verimli bir dizel motor örneği olarak Jaguar Land Rover'ın Ingenium (AJ20D4) örneği verilebilir. Bu motor, yeni Jaguar XE ve XF modelleri için kullanıldı. XE modeli için CO₂ emisyonu sadece 99 g/km ve XF modeli içinse sadece 109 g/km. Ingenium motorunun geliştirilmesi esnasında FEV egzos/emisyon sisteminin optimizasyonu, geliştirilmesi ve kontrolü üzerinde çalıştı. Buna ek olarak sürüş kalitesini artırmak amacıyla kalibrasyon faaliyetlerini de gerçekleştirdi. Bu kalibrasyon faaliyetleri, motor hızı, sürüş sesi, emisyonlar ve özellikle yakıt tüketimini önemli ölçüde azaltan çok uzun oranlı bir vites kutusu kullanılmasını sağladı.

48 Volt'luk altyapı entegrasyonu güç aktarma organları hibridizasyonu açısından önemli bir başlangıç adımı olduğunu kanıtladı. 48 Volt'luk altyapı geleneksel bir güç aktarma organının yeniden tasarımına gerek bırakmayacak şekilde yüksek performanslı ek sistemler için ek güç ve enerji sağlamaktadır. Bu bağlamda FEV mühendisleri ek bir "e-charger"i Mercedes AMG A 45 konsept aracına yerleştirdi. Düşük hızda ve yüksek derecede dinamik yük değişimlerinde maksimum performansı almak için optimize edilmiş 48 Volt'luk elektrik ünitesi iki kademeli turbo sistemini desteklemektedir. 450 Nm'lik maksimum tork, 1600 d/d'de, yani aynı seri için 650 d/d daha erken devreye girmektedir. Sonuç olarak AMG A 45'nin esneklik ve cevap verebilirliği dikkate değer derecede artırılmış ve vites sayısı değişimi minimize edilmiş oldu. Örnek olarak 80 km/s'den 120 km/s'ye ivmelenme seçilen vitese göre yüzde 40'a kadar daha verimli oldu.

Türkiye pazarına neden girdiniz?

Pischinger: FEV için Türkiye'de olmak, hem yüksek kabiliyetli mühendislerle sahip olmak hem de Türkiye ile beraber Avrupa ve Asya ülkelerine de yüksek kalitede mühendislik hizmeti sağlamak demek. Türkiye şimdiye kadar seri üretim alanında önemli başarılar yakaladı; fakat şu anki noktada Ar-Ge faaliyetlerine daha fazla yatırım yapması gerekiyor. FEV Grubu, Türkiye'ye Almanya'dan teknoloji ve know-how transferi gerçekleştirmek üzere kuruldu. Türkiye seri üretim konusunda gerekli uzmanlığa sahip ve FEV de Türkiye'nin kendi markasını yeni fikirler ve en son teknolojilerle

yaratmaya katkı sağlamak için burada. Türkiye'deki çeşitli otomotiv şirketleriyle bağlantı halindeyiz ve birçok projede hem Türkiye'deki hem de uluslararası alandaki müşterilerimizle çalışıyoruz. Ek olarak Türkiye'nin yerli ticarı, hibrit ve elektrikli araçları için ileri seviyede aktarma organları teknolojilerini geliştirme konusunda oldukça istekliyiz. Eğer Türkiye yerli araç üretimine başlarsa FEV bu konuda önemli bir rol oynamaya hazır. Test çözümleri de ürün ve servis ağacımızda önemli bir kısmı oluşturuyor. Türkiye'deki yerel test merkezlerinin kurulumu yerli araç üretimi açısından hayati önem taşıdığından FEV bu alanda da destek vermeye hazır durumdadır.

Türkiye'deki yerli üreticileri ve araştırma geliştirme çalışmalarını değerlendirir misiniz?

Pischinger: Türkiye, otomotiv teknolojilerindeki kullanılan parça ve sistemler hakkında kaliteli üretim teknolojilerine sahip olmasıyla biliniyor. Pek çok Türk şirketi Ar-Ge faaliyetlerine agresif olarak yıldan yıla artacak şekilde yatırım yapıyor. Biz Türkiye'nin yerli aracını geliştirme ve üreme girişimini Türkiye'nin Ar-Ge faaliyetleri açısından son derece önemli bir adım olarak görüyoruz. Yerli araç Türkiye'deki know-how'ı artıracak ve otomotiv endüstrisinde Türkiye'yi önemli bir noktaya taşıyacaktır. Güç ve aktarma organlarında tecrübeli ve global bir şirket olarak FEV, Türkiye pazarındaki teknolojilerin geliştirilmesi için gerekli teknolojik çözümlerini ve know-how transferini sağlayabilecek durumda. Güç aktarma organlarıyla ilgili Ar-Ge faaliyetlerinin gelecekte artmasını bekliyoruz ve FEV Türkiye bu faaliyetleri her zaman desteklemeye hazır.

Gelecekteki planlarınız nelerdir?

Pischinger: FEV, ileri düzey araçların, motor aktarma organlarının elektronik kontrol sistemlerinin ve gelecekteki emisyon ve yakıt ekonomisi standartlarına hitap eden hibrit-elektrik araçları tasarlamakta, geliştirmekte ve prototipini üretmektedir. Mühendislik kabiliyetlerimizi elektronik, telematik ve bilgi-eğlence sistem mühendisliğini, siber-güvenlik ve gelişmiş sürücü destek sistemlerini içerecek şekilde geliştiriyoruz. Sadece tam bağlantılı ve otonom araçlarla ilgili konulara değil aynı zamanda bütün bir aracın geliştirme sürecinden üretim başlangıcına kadar olan tüm süreçlere de güçlü şekilde odaklanacağız.

Bu kabiliyetlerimizi dikkate alarak FEV yerli motor ve aktarma organları endüstrisine hem yerel hem de uluslararası alanda tecrübesi olan ekibiyle destek olmayı hedefliyor. Bu sayede FEV, Türkiye pazarındaki müşterileri için öncü çözümler üretmeye devam edecektir. Ayrıca FEV Türkiye olarak yerel araçların ve motor aktarma organlarının test edilmesinde güçlü bir oyuncu olmak istiyoruz.

Yazı: Baturhan Boyacılar

FEV DAY OF POWERTRAIN TURKEY 2016



FEV Grup Holding Başkanı ve CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger, FEV'nin çalışmalarını ve gelecek planlarını anlattı.



Neptun Ford Otosan olmak üzere çeşitli markaların yöneticileri konferansta konuşmacı olarak yer aldı.



Konferansta FEV Grup Holding Başkanı ve CEO'su Prof. Dr. Stefan Pischinger ve FEV Türkiye elbette hazır bulundu.



FEV Day of Powertrain Turkey 2016 konferansına yerli ve yabancı otomotiv markalarının temsilcileri de katıldı.

ANLAM KARMAŞASI

BMW X1, markanın SUV dünyasına girişin en ucuz bileti olmasıyla dikkat çekse de, uzun dönem test konuğumuz olan 2,0 lt'lik dizel motorlu ve 4x4 versiyonuyla ise hem yetenekleri hem de fiyatıyla boyundan büyük bir otomobil haline geliyor.





FİYAT PARADOKSU

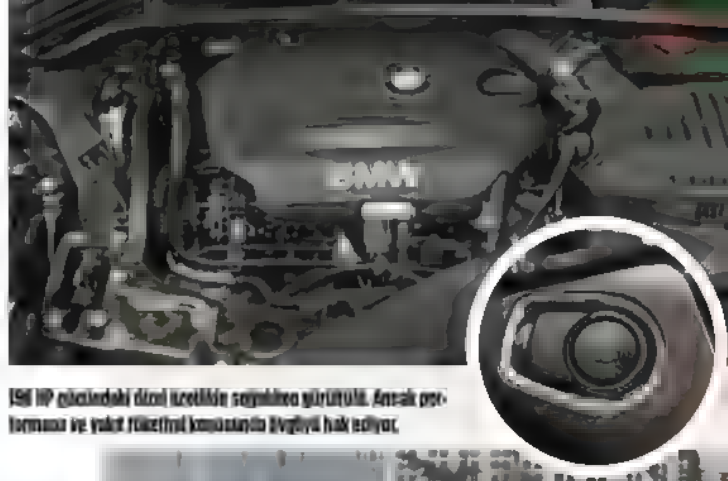
X1 hemen her açıdan oldukça başarılı bir otomobil. Yol tutuş, konfor, kalite, donanım, iç mekan genişliği gibi konularda sınıfının en çalışkan öğrencisi gibi görünüyor. Ancak 2,0 litre dizel motor, otomatik şanzıman ve xDrive 4 tekerlekten çekiş uçlusu, fiyatını ağabeylerinin seviyesine çıkarıyor.





ÇOK YÖNLÜ BİR ÇÖZÜM

BMW X1, çok yönlülük konusunda sınıfı geçen bir model. Güçlü motor ve ona eşlik eden dinamik altyapı sayesinde çevik bir sürüş karakteri sunan otomobilin en önemli dezavantajı otomatik bir dizel veya 4x4 aktarma isteyenler için sadece 2,0 lt'lık bir motor sunması. Keşke 1,5 lt'lık motorlarda aktarma ve çekiş alternatifleri daha zengin olsaymış.



196 HP çıkışındaki dizel ünite için seçilmiş güçlüdür. Ancak performansı ve yakıt tüketimi konusunda 1,5lt'lık rakibine hak ediyor.



Emniyetli sürüş konforunda X1 premium konforu sunuyor.

Karoser

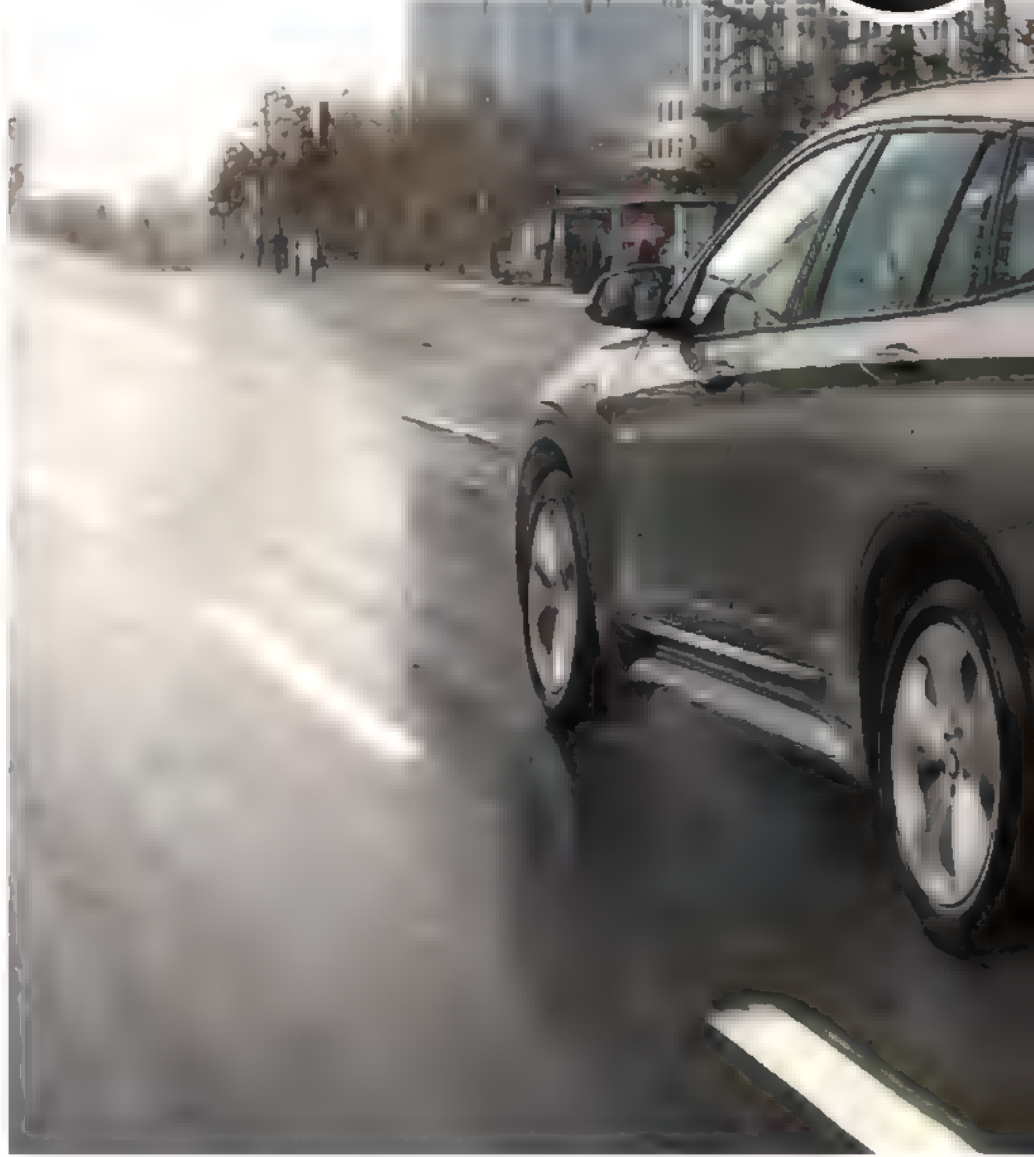
Birinci nesleyle karşılaştırıldığında en önemli farkı arkadan itiş yerine BMW'nin UKL adını verdiği önden çekişli platformuna geçişle gösteren X1, bu sayede motorların enlemesine yerleşimiyle boyutlarını daha verimli kullanıyor. BMW'nin geleneksel hatlarını başarıyla modern bir biçimde harmanlayan otomobilin sürüş pozisyonu sürücünün yolla etkileşimini kesmeden çevreye hakim olmasını sağlayacak kadar yüksek. Birinci nesilde sıkça eleştirilen vasat malzeme kalitesi yeni nesille birlikte yerini özenli ve premium hissi veren bir atmosfere bırakmış. Bu algıda kullanılan malzemeler kadar seçilen renkler de pay sahibi. İyi şekillendirilmiş koltuklar konforu desteklerken, sunulan yaşam alanı uzun boylular için dahi sorunsuz.

Motor ve sürüş özellikleri

Sportif sürüş karakterini uzun yıllardır marka felsefesinin odağına konumlandıran BMW, X1'de de dinamik ve sürüş keyfi veren bir otomobile imza atmış. Selefiyle karşılaştığında artık konforu arka plana atmayan daha dengeli bir süspansiyon sistemine yer verildiği görülüyor. Direksiyon sistemi sınıfının en direkt örneklerinden biri. Ancak ağırlığı bazı tüketicilere fazla gelebilir. 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve motorun uyumlu işbirliği sayesinde verimli bir güç ünitesine sahip olan X1, performans konusunda beklentileri rahatlıkla karşılıyor.

Rekabet karnesi

Düşük silindir hacimli motora sahip kompakt SUV'lar Türkiye'de hiç olmadıkları kadar popüler. BMW X1, bu konuda tüketicilere 1,5 lt'lık bir benzinli ve bir de dizel motor sunarak hem satış fiyatında hem de yıllık MTV'de



avantaja sahip. Ancak iş 4 tekerlekten çekişli veya dizel otomatik bir X1'e geldiğinde tüketicilerin karşısına sadece bizim de konduğu muz olan 2,0 lt'lık motorlu versiyon çıkıyor. Ve bu durumda da başlangıç fiyatı neredeyse 100.000 TL artıyor. Sınıfındaki premium rakiplerine bakıldığında da BMW'nin tarifiyle yüksek tuttuğu görülüyor.

Sonuç

Sürüş özelliklerinde kompakt bir hatchbackın kıvraklığını ve bir SUV'un kendinden

emin yapısını birleştiren X1, pahalı ancak kaliteli bir otomobil. Sürüş dinamikleri konusunda sınıfının örnek öğrencileri arasında yer alan otomobil, buna karşın selefinden farklı olarak hatırı sayılır bir süspansiyon konforu da sunabiliyor. İç mekanda sunulan fonksiyonel çözümler sayesinde neredeyse MPV'lerin kullanışlılığı karşımıza çıkıyor. 1,5 lt'lık benzinli versiyonun 2,0 lt'lık test aracına göre neredeyse yarı fiyatına satılması potansiyel X1 müşterilerinin bu versiyona yönelmesine neden olabilir.

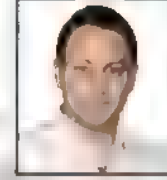


Arka koltukları katlamak için bagaj düvarındaki kolları çekmek gerekiyor.



Yüksek çözünürlüklü merkezî ekranın takip edilen geri görüş kamerası hassas gelececektir.

DİNAMİK BİR SEÇENEK



Test aracımızın 2,0 litrelik dizel motoru beklenen ataklığı sağlayabiliyor. Hızlanma ve esneklik test

verilerinde başarılı olan otomobilin 7,1 lt/100 km'lik ortalama test verisi de makul bir tüketim değeri olarak kayda geçiyor. Direksiyon ve süspansiyon sistemleri de marka imajına gölge düşürmeyecek dinamikliği karşılıyor



Teknik veriler

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1995 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4000 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,6 sn
Maksimum hız	219 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s	2,7 sn
0-80 km/s	5,5 sn
0-100 km/s	8,3 sn
0-120 km/s	11,8 sn
0-130 km/s	14,1 sn
0- 400 m	16,0 sn

Esneklik

60- 100 km/s (D'de)	4,7 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,8 sn

Fren mesafesi

100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m / 38 m
------------------------	-------------

Yakıt tüketimi

Test tüketimi	7,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,9 lt/100 km
CO ₂	130 g/km

Kapasiteler

Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4439 mm / 1821 mm / 1598 mm
Dingil mesafesi	2670 mm
Yakıt Deposu	61 lt
Ağırlık	1625 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/50 R18
Bagaj hacmi	505/1550 lt

Fiyatlar

Baz fiyat	276.600 TL
Test aracı fiyatı	328.944 TL

Değerlendirme



Arka koltukları katlamak için bagaj düvarındaki kolları çekmek gerekiyor.

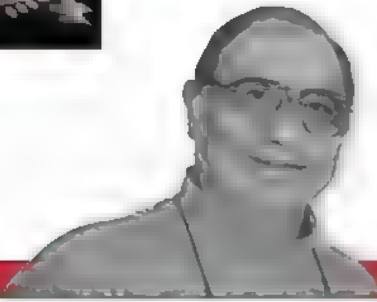


Büyük bir alana kaplayan açılabilir panoramik cam tavan kabine ferahliğine katkı sağlıyor.



UZUN YOLDA DA KEYİFLİ

Uzun yolda sürüş tecrübesi yaşadığım BMW X1'in ses yalıtımını başarılı buldum. Yüksek karosere rağmen süspansiyon sisteminin sürüş güvenliğini sağlayacak sıklığa sahip olması beğenimi kazandı. Geniş cam yüzeylere sahip olan otomobilde kabin içi ferahlığının başarılı düzeyde olması ve 2,0 lt'lik motor uzun yolda ayrı bir keyif veriyor



ONNO USTA

Yazışma Adresi: otobahar Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No: 153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24

onno.usta@otobahar.com.tr

Türkiye'nin en çok tanınan ustası olan Onno Usta, otobahar'ın ilk sayısından itibaren okurlardan gelen soruları yanıtlamaya başladı ve bilgisiyle, çözüm önerileriyle bir fenomen haline geldi. Bakalım 25 yıldır ne gibi sorular gelmiş?



Renault Clio Symbol neden yağ yakar?

2006 model Renault Clio Symbol 1.5 dCi (65 HP) sahibiyim. Aracımın motoru 90.000 km'de yağ yakmaya başladı. Görüştüğüm ustalar, motorun inmesi gerektiğini söylediler. Ne yapmam gerekiyor?

Ali Ülgen/Bursa

Sayın Ali Ülgen,

2006 model olan Renault Clio Symbol 1.5 dCi'nin yağ tüketimin miktarını ve süresini belirtmemişsiniz. Bu motorlar genelde 8.000 km periyotlarında yağ eksiltirler, ki bu da dizel motorların zaten yapısından kaynaklanır. Motorun yağ eksiltme oranının artması acaba yakarak mı yoksa sızıntı sonucu mu oluyor? Bu tespit çok önemlidir. Ayrıca turbo olan motorun turbosunun da yaşlanması nedeni ile yağ yakma ve eksiltme nedeni olabileceğini de dikkate almak gerek. Diğer bir yağ yakma veya eksiltme sorunu ise motor yağının uzun süredir kullanılan farklı bir marka ile değiştirilmesidir. Marka değişmesi sonrasında devamlı kullanılmış olan yağın kimyasal yapısının oluşturduğu faydalı kurumları yeni bir markanın farklı olan kimyasallarının yakması, eksiltme nedenidir, ki bu birkaç yağ değişim süresi devam edebilir.

09/07/1992

Suzuki Vitara hakkında bilgi verir misiniz?

Sahibi olduğumuz Suzuki Vitara J1X'in maksimum hızını ve motor gücünü bilmiyorum. Bu aracın teknik özelliklerinden bahsedersiniz? Bir de Vitara'yı kendi sınıfındaki modellerle karşılaştırıp derginizde yayınlar sanız çok memnun olurum.

İbrahim Devci

Sayın İbrahim Devci,

Sahibi olduğunuz 1990 model Suzuki Vitara J1X'te görev yapan 1,6 lt'lik motor, 82 HP güç üretiyor. Boş ağırlığı 970 kg olan ve 5 ileri manuel şanzımana sahip bu araç 144 km/s maksimum hıza ulaşıyor. 3620 mm uzunluğundaki araç, 4x4 aktarması ve yerden yüksekliği sayesinde arazide de oldukça pratik bir model. Daihatsu Feroza'ya rakip olan ve Suzuki Samurai'ye alternatif olarak sunulan Vitara, özellikle sahil yörelerinde tercih edilen bir araç.

AYIN MEKTUBU

Mercedes 200'ün motor gücünü arttırmak için neler önerirsiniz?



Otomatik şanzımanlı Mercedes 200 (W124) sahibiyim. Otomobilimde özel aksesuarlar olduğu için satmayı düşünmüyorum ama motor performansından da memnun değilim. Bu nedenle aracımın silindir hacmini arttırmak istiyorum. Bu konuda neler önerirsiniz? Bu işin maliyeti ne olur?

Ahmet Günay

Sayın Ahmet Günay,

Sahibi olduğunuz W124 Mercedes 200'ün model yılını belirtmemişsiniz. Mercedes 200'ün karbüratörlü olduğunu ve 1987 yılına kadar üretildiğini

düşünürsek DIN normunda 109 HP'lık motora sahip ve torku ise 160 Nm'dir. Bu aracın maksimum hızı 185 km/s, 0-100 km/s hızlanması 12,3 saniyedir. Ortalama yakıt tüketimi 11,0 lt/100 km olan bu aracın 1300 kg boş ağırlığına ek olarak hem aksesuarlı, hem de otomatik şanzımanlı olduğunu düşünürsek performansının yetersiz olması normaldir. Bu motoru güçlendirmek yerine daha büyük silindirik hacmine sahip 230 E, ya da 300 E'yi tercih etmelisiniz. Ancak büyük hacimli motora sahip Mercedes W124 kasa bulabilmek ise çok zor olsa da bu konuda araştırma yapmanızı öneriyorum.

Önemli bir farklı nokta ise motorunuzun kurulumlanması sonucunda 40-50.000 km'de bir yapılması gerekli olan Carbon Clean işleminin uygulanmamasıdır. Yoğun kurulumlar hem turboyu bozar hem de motorun ömrünü kısaltır. Yukarıda bahsettiğim kontrollerin yapılması sonucunda daha sağlıklı karar verebilirsiniz.



21/09/1992

Porsche 911 ile 928 hakkında bilgi verir misiniz?

Porsche'ye karşı çok ilgili olduğum için bana Porsche 928 ile 911 hakkında bilgi verir misiniz? Bu araçlara uygulanacak aksesuarlar nelerdir? Porsche'ler hakkındaki genel düşünceleriniz nelerdir?

Oktay Alkan

Sayın Oktay Alkan,

Mektubunuzda hangi 911 ve 928'in özelliklerini istediğinizi belirtmemişsiniz. Bu nedenle size önce 1991 model 911 Turbo'nun teknik özelliklerini veriyorum. 911 Turbo'da görev yapan hava soğutmalı 3,2 litrelik, 6 silindirli boxer motor 320 HP güç üretiyor. Arkadan itişli ve arkadan motorlu bu araçta 5 ileri manuel şanzıman görev yapıyor. Maksimum hızı 270 km/s olan 911 Turbo'nun 0-100 km/s hızlanması ise 5,0 saniye. Teknik özelliklerini istediğiniz Porsche 928'in 1991'de üretilmeye başlayan 5,4 GTS modelinin veriyorum. Bu araçta görev yapan 5,4 l'lik V8 motor 375 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. 275 km/s maksimum hıza ulaşan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise 5,7 saniye. Uygulanabilecek aksesuarları ise Türkiye'de bulmak pek mümkün değil. Ne yazık ki yedek parçası bile bulunmayan bir otomobilin aksesuarını temin etme şansınız çok zor. Ayrıca yine aynı sebepten dolayı Türkiye'de Porsche'ye sahip olmak ve yürütmek de hayli zor. Porsche'ler hakkındaki genel düşüncemi sorarsanız, 911 ve 928, eskiyen tasarımına rağmen mükemmel motor ve mekanik aksama sahipler.

26/08/1992

Fiat Uno'ya turbo taktırmamı önerir misiniz?

Ailece otomobillere meraklı olduğumuz için, Nissan 200 SX, Renault 5 ve Mazda'nın 929 Royal Classic ile 323 HB ve MX-5 mo-

dellerine sahibiz. Buna ek olarak ben de kendime Fiat Uno 70 SX satın aldım. Uno'nun motor bölümünün altında yanı karter bölgesinde motor koruması yok. Aracın alt bölümüne orijinal bir karter koruma taktırmam mümkün mü? Ya da benim bir koruma sacı yaptırmamı önerir misiniz? Ayrıca aracımda görev yapan 72 HP gücünde ve 1371 cc hacmindeki motorun gücünü arttırmak için turbo uygulamasını önerir misiniz? Son olarak aracımın üzerindeki 165/65 R13 ebatlı lastikleri 195/50 R15 ebatlarında lastik taktırsam aracımın performansı bu durumdan nasıl etkilenir? Daha sert süspansiyon ve amortisör taktırmayı düşünüyorum, bana hangi markaları önerirsiniz?

Fatih Bıyıkçıoğlu

Sayın Fatih Bıyıkçıoğlu,

Sahibi olduğunuz Fiat Uno 70 SX i.e.'nin alt bölümüne uygun koruyucu sac parça imalatını oto sanayi sitesinde yaptırabilirsiniz. Aslında araca daha sert amortisörler taktırdığınızda zaten kartere korumaya ihtiyacınız olacak. Uno'ların 1,4 l'lik motorlarında turbo seçeneği de var. O kiti motora taktırdığınız takdirde 118 HP'lik motor gücü elde edeceksiniz. Turbo sistemi parçalarını İtalya'dan temin edebilirsiniz. Ancak aracın motor gücü arttığı zaman yola daha iyi tutunan lastiklere, süspansiyon sistemine ve daha güçlü frenlere ihtiyacınız olacak.

Aracınız için taktırmayı düşündüğünüz 195/50 ebatlı lastiklerin çamurluğa sürteceğini düşünerek bu montajın olabileceğini hiç sanmıyorum. Süspansiyon konusunda Bilstein, Koni ya da Sachs markalarını tercih edebilirsiniz. Ancak Türkiye'de Koni'yi daha kolay bulabilirsiniz.

09/09/1992

Son dönemde sıkça karşılaştığımız terimlerle ilgili sorularımı yanıtlar mısınız?

Cabrio, coupe, convertible, hatchback, sedan terimleri neyi ifade ediyor? Aralarındaki farklar nelerdir? HC, OHC, SOHC ve DOHC motor sistemlerinin anlamı nedir? Genel olarak bu kısaltmaları anlatabilir misiniz? DIN ve SAE normları arasında ne farklar var? V Tec ve twin motor arasındaki farklar nelerdir? Bu konularda bilgi verirseniz sevinirim.

Ahmet Kaplan

Sayın Ahmet Kaplan,

Açılır kapanır kumaş tavana sahip araçlara Cabrio ismi veriliyor. Genelde Amerika pazarında satılan cabrio araçlarda convertible adı kullanılıyor. Avrupa'dakilerde ise cabrio adı yaygın olarak yer alıyor. Renault 11 ya da Peugeot 309 birer hatchbacktir ve bu araçlarda bagaj kapağı arka camla birlikte açıldığı için hatchback adı veriliyor. Sedan

ise Murat 124'te ya da Renault 9'da olduğu gibi aracın bagaj bölümü iç mekanından ayrıdır ve ayrı bir kapağı vardır. HC motorunda yüksek sıkıştırma oranını temsil ediyor OHC (Over Head Cam shaft) üstten kam miline sahip motoru temsil eder. Diğer bir deyişle kam mili silindirin kapağındadır ve OHC'de 1 emme ile 1 egzoz supabı vardır. SOHC (Single Over Head Cam shaft) Üstten tek kam milini temsil ediyor ama silindir başına 3 ya da 4 supap görev yapıyor. Silindir başına 4 supap bulunan DOHC tipi supap mekanizmasında çift kam mili görev yapıyor. DOHC (Dual Over Head Cam shaft) tipi supap mekanizmasında kam milleri silindir kapağındadır. Motor gücünün standartlarını belirleyen SAE normlarında motor, otomobile takılmadan yanı hiçbir güç ve yük olmadan ölçülen motor gücüdür. SAE normları genelde Amerikalı üreticilerin verilerinde yer alıyor. DIN yani Alman güç biriminde ise motor, otomobile takılıdır ve gerçek motor gücü değerleri belirlenir. V-Tec teknolojisi motorun devrine göre supabın açılma miktarı değişir. Bu teknoloji motor gücü ve verimi artarken yakıt tüketimi de azaltıyor. Twin motor ise adından da anlaşılacağı gibi çift motorlu otomobillerdir ve sürekli denen bu projeler başarılı olamadığı için seri üretimine geçilemedi.



17/12/1991

Buick Regal'e Chevrolet Silverado motoru takılabilir mi?

Sahibi olduğum 1976 model Buick Regal'de 350 cid (5,7 lt) hacminde V8 motor görev yapıyor ama ben bu araca Chevrolet Silverado'da da bulunan dizel motoru taktırmak istiyorum. Bu değişiklikle birlikte Regal'in şanzıman ve diferansiyelinde değiştirilmesi gerekir mi? Bu konuda neler önerirsiniz?

Tuna Yıldırım

Sayın Tuna Yıldırım,

Chevrolet Silverado'nun dizel motorunun Buick Regal'e takılmasındaki ilk sorun, otomatik şanzıman ile motor arasındaki uyumsuzluktur. Otomatik şanzımanın motora ve karosere bağlantı noktaları yapılırsa da Regal'in tork konvertörü Silverado'nun motoruna uyumayacaktır. Zaten Regal'in şanzıman oranının Silverado motoruna uygun olmaması da çeşitli sorunlara neden olacak. Eğer manuel şanzıman montajı yaparsanız o zaman uyum sorunu büyük oranda ortadan kalkacaktır. Regal'de 4 çeşit diferansiyel se-



hangi motor yağını kullanmalıyım? Bir de ince yağ ile kalın yağ arasındaki fark nedir?

Kilirya Marya Imanaz/E-posta

Sayın Kilirya Marya Imanaz,

Sahibi olduğunuz 2010 üretimi 206 Plus 1.4'in garanti kapsamında olması nedeniyle periyodik bakım prosedürleri için yetkili servise gitmişsiniz. Yağ değişiminin de gerektiği size bildirilmişler. Bu yağ değişiminde yetkili kuruluşun tavsiyeleri ve buna bağlı olarak aracın motorunun üretim özelliklerine göre kullanılması gereken motor yağının kodu zaten bellidir. Buna paralel olarak size hangi motor yağını kullanalım diye sorduklarını zannetmiyorum ve bu prosedüre aykırıdır. Zira önerilenin dışında bir yağ kullanımı motorun garanti kapsamının dışına çıkmasına neden olur. Ancak siz yetkili bir servis yerine özel bir servise gityerseniz yine de şayet Peugeot servisi ise zaten olması gerekli yağı koymak zorundalar. Ancak siz, "ben hangi motor yağını kullanmak istersem onu alırım" dersanız hatta o ürünün motor parçalarını daha iyi koruyacağını düşünürseniz bu yanlıştır. Her motorun içyapısının çalışma ve yağlama özellikleri için hesaplanan sınıfı, özelliği ve viskoziteleri vardır. Bu viskoziteler ise aracın kullanıldığı hava şartlarına paralel olarak çok soğuk, sıcak veya normal ortam şartlarında değişkenlik gösterir. Zaten üretici bu farklılıklar için de tavsiyelerde bulunmuştur.

Güncel otohaber
Okur mektubu

Citroen C4'ün motor yağı basıncı neden azalıyor?

Manuel şanzımanlı 2009 model Citroen C4 sahibiyim. Aracımın motoru ısındıktan sonra boşa çalışırken motor yağı basıncı yetersiz uyarısı çıkıyor. Serviste yağ kutuğu orijinal parçasıyla değiştirildi ama sorun devam ediyor. Motor devri arttığına bu uyarı ortadan kalkıyor ama sonra yeniden oluyor. Son zamanlarda motorda tekleme de başladı. 83.000 km'de olan aracım için neler önerirsiniz?

Kadir Akbal

çeneği vardı ve sizin aracınızdakinin hangisi olduğunu bilmiyorum. Ama manuel şanzımanla birlikte kısa oranlı diferansiyel kullanmanızı tavsiye ediyorum. Ancak Silverado'da görev yapan dizel motorun düşük mukavemetli piston kolları, eğilmeye ve kırılmaya da çok meyilli. Özellikle kalitesiz mazot bu aracın motor ömrünü de kısaltıyor. Bu motorların, yurt dışında 200.000 km'ye kadar ömrü bulunurken Türkiye'de sadece 100.000 km dayanabiliyorlar.

Güncel otohaber
Okur mektubu

Renault 9'a uygulanan modifiyeden sonra karbüratörü değiştirmeli miyiz?

1990 model Renault 9 GTE Broadway sahibiyiz. Aracıma dörtlü manifold, K&N hava filtresi ve egzoz susturucusu taktırdık Bu değişimlerden sonra aracımın performansında hissedilir bir artış oldu. 5250 d/d olan maksimum motor devri 5750 d/d'ye yükseldi. Şu anda bu değişimlere ek olarak motorun sıkıştırma oranını 9.5:1'e çıkartmamızı önerir mısınız? Ayrıca emme ve egzoz kanallarının genişlemesini ve supapların büyümesini tavsiye eder misiniz? Bu değişimler sonucu motordaki standart karbüratör yeterli mi? Bu konuda neler önerirsiniz?

Ömür Dolunay

Sayın Ömür Dolunay,

Mektubunuzdan anladığım kadarıyla yeni egzoz sistemine sahip olan Renault 9 Broadway'de sıkıştırma oranını yükseltmenizi öneriyorum. Çünkü sıkıştırma oranı artınca motorda avans vurması da oluşacaktır. Silindir kapağının emme ve egzoz kanallarının genişlettiğiniz zaman düşük devirlerde motorun güç kaybına neden olacak. Ayrıca yakıt tüketimi de artacaktır. Bu değişiklikler sonucu karbüratör yeterli olacaktır ama biraz daha büyüğü taktırmak da yararlı olabilir. Size tavsiyem emme ve egzoz girişlerinin kaba görüntüsünü temizleyip mümkün olduğunca pürüzsüz ve çıkıntısız olmasını sağlayabilirsiniz. Bu işlemler sonucunda motorun alt devirlerindeki güç kaybı azda olsa azalacaktır.

Güncel otohaber
Okur mektubu

Peugeot 206 Plus'ta hangi motor yağını kullanmalıyım?

2010 model Peugeot 206 Plus 1.4i sahibiyim. Aracım 13.000 km'de ve geçtiğimiz haftalarda polen ile hava filtrelerini değiştirttim. Bu değişimi yapan yetkili servis bana aracın yağının da değiştirilmesi gerektiğini söyledi.

Hangi yağı kullanmam gerektiği konusunda internette biraz araştırma yaptım ama net bir bilgiye ulaşamadım. Çünkü motor yağı konusunda çok fazla bir bilgim yok. Sizce

25'İNCİ YIL MEKTUBU

Kartal'da neden istediğim performansı elde edemiyorum?

08/08/2013



Dedemin 1990 model 5 vitesli Tofaş Kartal'i var. Aracımız henüz 13.500 km'de ve genel olarak memnunuz. Ancak aracın el kitabında ikinci viteste 80 km/s, üçüncü viteste ise 125 km/s, dördüncü viteste ise 160 km/s olduğu belirtiliyor. Bizim elde ettiğimiz hızlanmalarda ise yüzde 10'luk bir kayıp var. Mesela ikinci viteste 70 km/s, üçüncü viteste 100 km/s, dördüncü viteste ise 150 km/s'ye ulaşıyoruz. Yüksek hızlarda ise motor gürültüsü oldukça yüksek çıkıyor. Sizce motorun bağırmasını önlemek ve aracın maksimum hızına ulaşmasını sağlamak için neler önerirsiniz?

Adil Yurddaş

Sayın Adil Yurddaş,

Kartal ile istediğiniz performansı yakalayamama birkaç sebep neden olabilir İlk olarak aracın debriyaj balatası kontrol edil melidir. Çünkü debriyaj balatasında kaçırma varsa aracın performansını etkileyecek. Buna ek olarak, gaz telı karbüratörü tam olarak kumanda etmiyor olabilir Bu konular yetkili serviste kontrol edilmelidir Ayrıca motorun eksantrik mili de incelenmeli, supap ayarı kontrol edilmelidir. Platin ayarına da bakılmasında yarar var. Eğer tabanda plastik paspas varsa gaz pedalının altına girerek tam basılmasını engelliyor olabilir.

TERZİ İŞİ OTOMOBİL

Lexus LS, terzi elinden çıkmış bir otomobildir. Hibrit motorlu LS 600h L'nin keşfedilecek çok detayı var.



Onun yüzdüğü sularda "normal" otomobiller için hayal niteliğinde özelliklere sahip amiral gemileri var. Rekabet ettiği sınıfı domine eden Audi A8, BMW 7 Serisi ve tabii ki Mercedes S Serisi karşısında Lexus LS'in de yer bulması için güçlü yönleri olmalı.

İlk bakışta makam otomobili olduğunu hissettiren bir ırılığa sahip LS. Test aracımız listenin en tepesinde yer alan LS 600h L. Stan-

dart versiyonunun uzunluğu 5090 mm, dingil mesafesi 2970 mm. L seçeneği ise 5210 mm uzunluk ve 3090 mm'lik dingil mesafesine sahip. Bilindik modellerle kıyasladığımızda, S Serisi'nin Long seçeneğinin 5246 mm uzunluk ve 3165 mm dingil mesafesine, 7 Serisi'nin ise 5238 mm uzunluk ve 3210 mm dingil mesafesine sahip olduğunu görüyoruz. Bu uzunluk verileri yaşam alanındaki cömertliği etkiliyor. LS 600h L'nin içerisine geçtiğimizde öncelikle

incelemeye arka koltuklardan başlıyoruz. Kapılar neredeyse 90 derece açıyla, oldukça geniş şekilde açıldığı için arkaya ulaşmak çok kolay. Yüksek tavan çizgisi de yolcuların kafalarının çok eğmesini gerektirmiyor.

Bu otomobilin bir makam otomobili olduğu gerçeği arka koltuklardaki konforu daha fazla merak etmemizi sağlıyor. Arkada birbirinden geniş bir konsolla ayrılan iki koltuk sunuluyor.



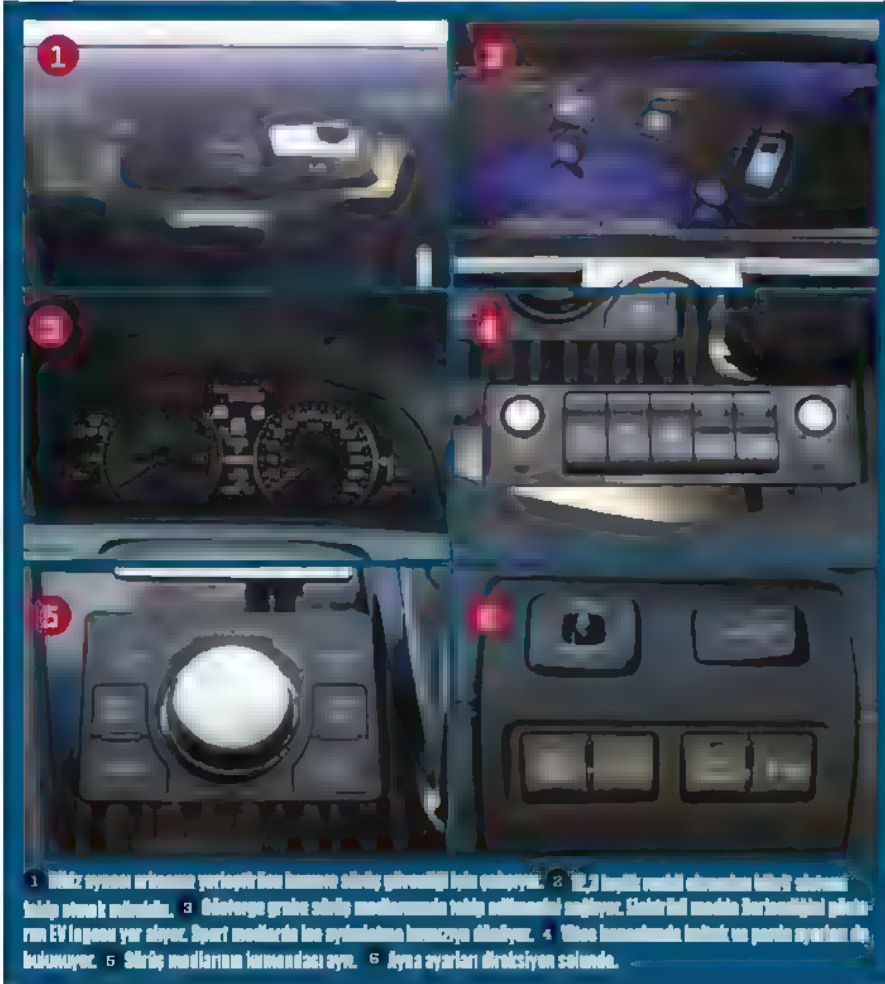
Koltukların arasındaki konsola yerleştirilen düğmelerle, ön yolcu koltuğunun ayarları, arka koltuğun sırtlık, bacak ayarlarını yapabilmek mümkün. Arka koltuklar istenilirse 45 derecelik açıyla yatırılıp şezlong konumuna alınabiliyor. Ancak arkadaki bacak mesafesi rakıpleri kadar cömert olmaması, yatar pozisyonundaki seyahatlerde ayakların istenildiği kadar uzatılmasını engelliyor!

Arka koltuklardaki masaj fonksiyonu türünün en iyi örneklerinden biri. 8 noktadan masaj yapan sistem Shiatsu tipi terapi yapıyor. Uçak yolculuğu yerine karadan yol almayı tercih edenler, arka koltuklarda keyifle uzun mesafeli yolculuklara çıkabilirler.

Arkadaki orta konsoldan multimedya sistemi de kontrol edilebiliyor. Rakıplarında daha ergonomik ve büyük ekranlı seçenekler sunulurken, Lexus'ta ekranın tavana gizlen-

mesi ve boyutunun da yeteri kadar cömert olmaması göze hoş gelmiyor.

Arka koltukların ısıtma ve soğutma fonksiyonları, elektrikli arka perdelerin de kontrolleri de arka orta konsola yerleştirilmiş. Konu klimate sistemine gelmişken şimdiye kadar görmediğimiz bir sistemin bu otomobilde sunulduğunu belirtelim. Arka koltuklarda oturanların vücut sıcaklığı kızılötesi sensörlerle ölçülüp, ısıtma ve soğutma fonk-



Lexus LS 600h L multimedya sistemiyle zayıf hissettirse de konfor donanımlarıyla şaşırtıcı özelliklere sahip bir otomobil. Arka koltuklardaki yolcular bu donanımlarla çok özel olduklarını hissedecekler.

siyonlarını ve miktarına sistem kendi karar verebiliyor. Havalandırma sisteminde de yolcuların nem oranlarının dengede kalması için "Nanoe" isimli sistem geliştirilmiş

Aracın içerisinde genel olarak düğme tasarımı ve yerleşiminde estetik değil de ergonomiye önem verilmiş. Büyük düğmeler ve kumandalar kullanırken dokunmatik ekrandan yönetilen, düğme karmaşasını azaltabilecek bir merkezi kumanda sistemine yer verilmemiş. Bu tercih uzun süreli kullanımda sistemin kontrolünün daha uzun ömürlü olacağı izlenimi verirken, kullanıcısını elektronik kontrol sistemlerinin karmaşıklığından da korumuş oluyor

Ön koltuklara geçtiğimizde de arkadakiyle benzer bir konfor yakalıyoruz. Koltuklar çok rahat. Malzeme ve işçilik kalitesi aracın içerisinde genel olarak hakim. Ön koltukların çevresine de yerleştirilen düğmeler arkada kiler gibi, eski tarz. Tasarımdan bağımsız gibi görünen alüminyum renkli havalandırma

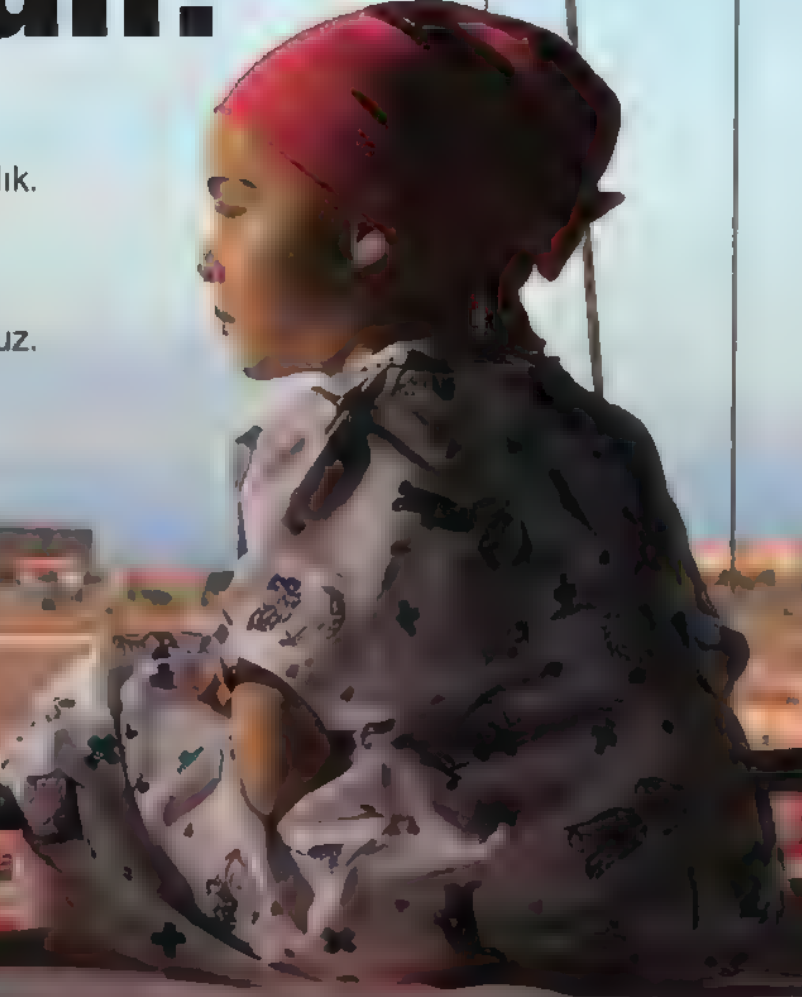
Güneşli yarınları görebilmem için...



Bir tuğla da siz koyun!

Yıllardır el ele vererek binlerce lösemili çocuğumuzu hayata kazandırdık.

Bugün ülkemizin en donanımlı Onkoloji Hastanesi'ni kurarken de bizi yalnız bırakmayacağınıza inanıyoruz.



1 = 1 = 10 TL
TUĞLA yaz 3406'ya yolla

BANKA ve ONLINE
LÖSEV
Bir tuğla da siz koyun

LÖSEV
Bağış Kutuları

www.birtugladasenkoyarmisin.com

Lexus LS 600s L'nin güç ünitesini 389 HP'lık 5,0 litre V8 ve 221 HP (165 kW) elekt



rik motoru oluşturuyor. Sitemdeki bir diğer elektrik motoru ilk çalışma anı ve su soğutma gibi görevleri üstleniyor. Sitemin toplam gücü 438 HP. Dört tekerlekten çekişli otomobilde şanzıman görevini elektronik kontrollü CVT üstleniyor. CVT şanzıman istenilirse 8 ileri manuel vitesli olarak da yönetilebiliyor.

İlk çalışma anı sessiz. Sadece elektrik motoru devrede. 67 km/s hız kadar sadece elektrik motoruyla hareket edilebiliyor. Bu hızın üstünde ise benzinli V8 de devreye giriyor. Otomobilin ses yalıtımı çok iyi, V8'in sesi kabin içerisinde sadece seziliyor. Sürüş koşullarına göre sadece V8 veya V8 ve elektrikli motor ikilisi devrede olabiliyor. Bunu sürüş bilgisi menüsünden takip etmek mümkün.

Ayağınızı gaz pedalından çektiğinizde benzinli motor uykuya pozisyonuna geçiyor.

Elektrik motoru frenlemede olduğu gibi gaza basılmadığında da jeneratör görevini üstlenip, enerjiyi geri dönüştürüyor. 240 hücreli Ni-MH aküler dışarıdan bir kaynak kullanılarak değil, benzinli motor ve geri dönüşüm teknolojileriyle doluyor.

Otomobil hızlanma konusunda çok etkileyici bir performans sunuyor. Gaz pedalına basıldığında iki güç ünitesi de devredeyken dört tekerlekten çekişli olarak ilerleyen otomobil adeta ok gibi öne atılıyor. Ortalama yakıt tüketim değerlerine baktığımızda da bu hızlanma karşılığında 13 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi elde edilmiş olması da başarılı bir sonuç.

Sürüş kişiselleştirme seçenekleri arasında, Eco, Normal, Comfort, Sport S ve Sport S+ bulunuyor. Bunu vites konsolundaki daire-

sel kumanda ile yapabiliyorsunuz. Tepkilerin hemen değiştiğini söyleyebiliriz. Özellikle Sport S ve S+ modlarındaki ayarlar karakteri epey değiştiriyor. Amortisör sertlikleri, aracın dönüş yönüne göre bile değişiyor. Bu sayede aracın yarıllara yatması ıyice azaltılıyor. Değişken dışı oranlı direksiyon sistemi otomobilin doğrusal ilerlemeler yapabilmesi için küçük düzenlemeler yapıyor. Sport modlarda aracın daha dinamik olduğu bir gerçek. Ama bunun rakıby 7 Serisi kadar olmadığını söylemeliyiz. Direksiyon geri bildirimleri rakıbıne göre zayıf kalırken, yapaylık hissi fazla.

Fren testinde ise hibrit sistemle ilgili olduğunu düşündüğümüz bir yan etki ortaya çıktı. Fren sırasında elektrik üreten sistem nedeniyle fren pedalı sürücüyle mücadele ediyor hissi doğuruyor. Fren mesafesi daha kısa olmalıydı.

Geleneksel yaklaşımla modern teknolojinin harmanlandığı Lexus LS 600h L, ekonomi, hızlanma, konfor konularında çok iddialı.





Motor kaputu altında kurumasızca uzatılır bir günde bir. Bu kaputun altında 5,0 litrelik V6 motoru.

Bu kadar özel bir otomobilin hızı nasıl olur? Bu kadar özel bir otomobilin hızı nasıl olur?

Arka koltuktaki dev kumandalardan biri masajı, diğerini ekran kontrol ediyor.

Hibrit motorlu amiral gemilerine bakıldığında Lexus LS'nin 5,0 litrelik benzinli güç ünitesinin MTV'den dolayı dezavantaj yarattığı görülüyor. BMW'de hibrit sistemin içten yanmalı kısmını 2,0 litrelik, Mercedes'te de 3,5 litrelik güç üniteleri üstleniyor. Bu sebeple Lexus'tan daha avantajlı başlangıç fiyatlarına sahipler. Lexus ise bu dezavantajı karşılamak adına, rakiplerinin aksine, onlarda opsiyonel olarak sunulan donanımları neredeyse eksiksiz olarak verebiliyor. Fiyatı her ne kadar çok yüksek görünüyorsa da bu sınıftaki beklenilene hitap eden her donanım da içerisinde sunuluyor. Sonuçta Lexus farklı tatlılara sahip, özel bir marka olarak, kendine özgü bir otomobil arayan patronlara hitap ediyor.

Yaz: Koray Koda.
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Hibrit, V, atmosferik, önde, uzunlamasına benzinli+senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin+elektrik
Silindir/supap sayısı	8/32
Silindir hacmi	4969 cc
Toplam sistem gücü	438 HP
Maksimum güç elektrikli	224 HP/165 kW
Maksimum güç benzinli	290 kW/394 HP 6400 d/d
Toplam sistem torku	820 Nm
Maksimum tork elektrikli	300 Nm
Maksimum tork benzinli	520 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,1
Maksimum hız	250
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	2230 kg
Bagaj hacmi	560 lt

Yürüten aksam

Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, havalı amortisörler.
Dönüş çapı	11,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/45 R19
Lastik	Dunlop SP Sport Maxx

Donanım

ABS, BAS, EBD, ECB, EPB, EPS, TRC, VGRS, VSC sürüş modu, yokuş kalkış desteği, VOIM, ön, yan, perde sürücü, diz havayastıkları, arka koltuk havayastıkları, kör nokta uyarı sistemi

Rakipler



BMW 740Le iPerformance
Sınıfının gerektirdiği kadar konforlu, beklenmeyecek kadar dinamik olan 7 Serisi, 740Le iPerformance 640 bin TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor. Mercedes S 400 h Long Sınıfının standartlarını belirleyen, S Serisi'nin hibrit motor seçeneği 850 bin TL'den başlayan fiyatlarla sahip.



TEST VERİLERİ

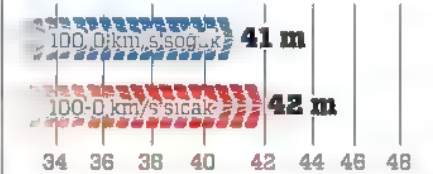
Hızlanma

0-50 km/s	3,1 sn
0-80 km/s	5,2 sn
0-100 km/s	6,9 sn
0-120 km/s	9,2 sn
0-130 km/s	10,4 sn
0-400 m	15,2 sn

Esneklik

60-100 km/s (D'de)	4,5 sn
80-120 km/s (D'de)	5,5 sn

Fren mesafesi



Gürültü

Rölantide	38 dB(A)
50 km/s (D'de)	52 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	65 dB(A)

Yakıt tüketimi

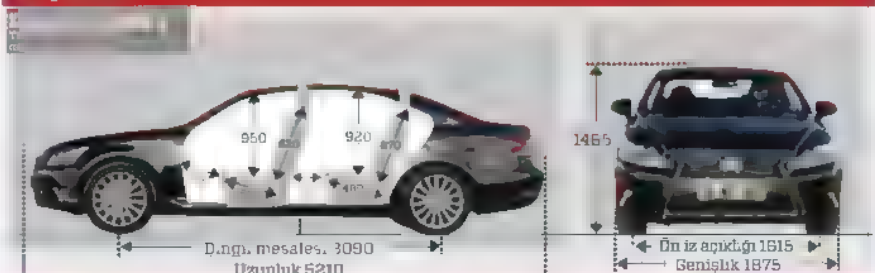
Emisyon CO ₂	199 g/km
Depo kapasitesi (lt)	84
Menzil (km-test tüketimine göre)	646



BAKIM

Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.360 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	327.440 Euro
Test aracı fiyatı	328.580 Euro

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★★

KAROSER, İÇ MEKAN

- Malzeme ve işçilik kalitesi, çok ırın olmadığından park avantajı sunuyor
- Arka koltuklarda daha comert ya şam alanı sunabilen rakipleri var.

DONANIM VE GÜVENLİK

- Masaj fonksiyonlu arka koltuklar, klima sistemi, ses sistemi.
- Panik frendeki performansı, multi-medya sistemi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

- Sistem hızı ve sessiz çalışması, hızlanma ve tüketim verileri.
- Direksiyon ve süspansiyon sisteminin yumuşaklığı.
- FİYAT
Yolda bir benzerine rastlanması zor, çok zengin donanımlı bir otomobil sunuluyor.
- Rakipleri çok daha cazip başlangıç fiyatıyla hibrit teknoloji araçlar verebiliyor.

BAĞIMLILIKLARLA MÜCADELEMİZE DESTEK OLUN!

BAGIŞ YAP
%100
VERGİDEN DÜŞ

yesilay.org.tr

“Çocuklarımıza
bağımlılıktan
uzak, sağlıklı bir
gelecek için
Yeşilay’a bağış
yapıyorum.”

matrahından indirimine tabidir



YEŞİLAY

“ÖNCELİĞİMİZ GÜVENLİK”

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı Serkan Yazıcı ile motorsporlarının günümüzdeki durumunu, hedeflerini, sorunlarını, çalışmalarını ve gelecekteki planlarını konuştuk. “Önceliğimiz güvenlik” diyen Yazıcı, Türkiye’de motorsporları adına yeniden yapılanmayla birlikte sağlam temeller kurup, yurt dışında da Türk Bayrağı’nın dalgalanması gerektiğini belirtti.

Serkan Yazıcı’ya, 4 kez Türkiye Ralli Şampiyonluğu ile otomobil sporlarının efsanelerinden biri olarak tanıyoruz. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı olarak ilk dönemi geride bıraktınız. Başkanlığa tekrar seçildiniz. Bu süreçte ne tür problemlerle karşılaştınız? Motorsporlarının gelişimini nasıl görüyorsunuz?

Serkan Yazıcı: Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu’nun kötüye gittiğini görmeseydim aday olmazdım. Yani yaşanan sorunlar nedeniyle aday oldum. Yarıştığım dönemlerde bazı branşlarda gelişme yaşanmıyordu. Mesela benim zamanında off-road neredeyse hiç yoktu. Şu an ise off-road sürekli gelişiyor. Drift konusunda da iyi çalışmalar yapılıyor ve

çok güzel seyirci de topluyorlar. Drag şu an biraz durgun gibi görünüyor ve pist yarışları da keza öyle. Bu branşları da canlandırmak için planlar yapıyoruz. Biz geçen sene göreve geldikten sonra elimizi taşın altına koyduk ulusal yarış organize eden kulüplerimize maddi destek olduk ve kulüpler de bu yaklaşımdan memnun kaldı. Bütün branşlarda sınıflarını ilk 3 sırada tamamlayan sporcularımıza teşvik amaçlı lastik dağıttık. Böylece yarışçılara değer verdiğimiz, desteklemeye çalıştığımızı gösterdik. Diğer tarafta elimizdeki TOSFED’e bağlı tek tesisimiz var Körfez Yarış Pisti konusunda sorunlarla karşılaştık ve kanunen biz de pisti kaybetmemek için ne gerekiyorsa yaptık. Ardından pistte ciddi bir yatırımı hayata geçirdik. Garajlarını yeniledik, asfaltın

bozuk kısımları onarıldı, tuvaletler onarıldı ve yenileri eklendi. Şimdi elimizde eksiksiz ve yüksek kalitede diyebileceğimiz bir tesisimiz var. Mayıs ayında Marmaris’te çok güzel bir festival yaptık. Bu festival, klasik otomobil, ralli ve offroad yarışlarının aynı anda yapılması sebebiyle bir ‘ilk’ti. Halk ve sporculardan çok güzel yorumlar aldık. Bu da birleşerek güzel şeyler yapabileceğimizin göstergesiydi. Bir çocuğun okuldaki başarısı için karnesine bakarsınız; bizim karnemiz de bağlı olduğumuz Gençlik ve Spor Bakanlığı’nın elinde. Geçen seneki karnemiz de 100 üzerinden 100. Çünkü bizim anlayışımıza göre, sorumluluğumuzu yerine tam getirelim ki, önümüzdeki sene daha iyisini yapabilelim. Bizim hedefimiz yapılan işlerin kalıcı olması.

Motorsporlarının temel sorunu sizce nedir? Çözmek istediğimiz ilk konu ne?

Yazıcı: Bizim birinci önceliğimiz güvenlik. Motorsporlarında iki farklı imaj var. İlki, yarışçı olarak organizasyon konusunda hepimiz birbirimizi eleştiriyorduk. İkincisi de toplumun bize nasıl baktığıydı. Toplum, zengin çocukları yarışıyor derdi. Oysa motorsporları, zenginler yerine bu işe gönül vermiş insanlardan oluşuyor. Ben bu spora başladığımda ekonomik durumum iyi olsa da, babam otomobil sporları için para vermezdi. Çünkü bu sporu tehlikeli görüyordu. Zaten bu sporun en büyük sorunlarından biri güvenlik olduğu için, biz de önümüzdeki iki sene güvenlik konusuna ağırlık vereceğiz. Biz motorsporlarının güvenli olanın yanlış sokaklarda gazlamak olduğunu topluma anlatacağız. Bu süreç iki seneyi bulacak ama işin doğrusu bu ve güvenlik konusunu toplumun içselleştirmesi sadece TV programları ve röportajlarla olacak bir iş gibi görünmüyor. Güvenlik konusunu, yapacağımız toplumsal kamu spotları ve dikkat çeken mesajlarla insanlara anlatacağız. Bu konuda ilgili kurum ve kuruluşlarla görüşmelerimiz başladı. Şu anda mesajımızı üzerinde taşıyacak 35.000 araç için hazırlandık.

Peki, sadece sözlü ya da görsel mesajlar, hız tutkunlarının sokakta gazlamasını engellerebilecek mi?

Yazıcı: Yollarda yarış yapılmaması için bazı belediyeler yarış pistleri yapma ihtiyacı hissediyor. Çünkü insanlar bir şekilde dışarı olmak istiyor ve yollarda yarış yapıyorlar. Bu baktığınız zaman aslında tıpkı futbol oynamak gibi. Adamlar iki taş koyup kale yapıyor, top oynuyorlar; diğer tarafta sen adama yer gösteremezsen nerede gazlayacak? Neyse ki bu konuda çok hızlı bir bilinçlenme var. Bunun ilk örneğinin müjdesini verebilirim. Bu yük bir ilimizin belediye başkanıyla görüştük ve çok yakında iyi bir pist yapılacak. Zaten bence her ilde bir yarış pistinin olması gerekiyor. 'Caddede hız yapma, hız yapacaksan yarış pistlerini kullanmalısın' diyeceksek, bu pistleri de oluşturmamız. Bu pistlerde herkesin doğru otomobil kullanmayı öğrenmesi gerekiyor. Yani sosyal sorumluluk açısından da önemli bir görev üstlenecek bu pistler. Güvenlik konusuna geri dönersek, bu sene bir güvenlik ekibimiz olacak. İki kişilik takım dan oluşacak güvenlik ekibimiz, turmanma, ralli, offroad ve karting yarışlarından önce pisti veya parkuru denetleyecek, görüldüğü

eksiklikleri bildirecek. Güvenlik ekibi ben de dahil, herkesin üstünde olacak ve 'güvenli bulmuyoruz dedikleri' an o yarış veya etap iptal olacak. Bu uygulamayla güvenliğe verdiğimiz önem daha da fazla vurgulanmış olacaktır.

Motorsporlarında sadece federasyona değil kulüplere de büyük iş düşüyor. Kulüplerin imkanlarıysa sınırlı. Bu konuda çözüm stratejiniz nedir?

Yazıcı: Bizim kulüplere verdiğimiz bütçe desteği ile devletin onların arkasında olduğunu, yani kendilerinin yalnız olmadığını hissettirmek istiyoruz. Bu sayede kulüplerin organizasyon ve iş kalitesi artacak. Büyük bir otomobil markası ile görüşüyoruz ve her kulübe bir yarış otomobili vermeyi planlıyoruz. Ayrıca her kulübün bir yarış pilotu olacak. Bu yarış pilotu, yaş grubuna göre yapılacak slalom yarışlarıyla belirlenecek. Aslında bu düşünce, genç pilot bulma projesi. Belçika'da olduğu gibi de yapabilirsiniz ama, bugün için imkanlarımız buna el vermiyor. Genç bir yetenek yakalarsak ona destek verip Türkiye Şampiyonası'na katılmasını sağlayacağız. Sistem bu şekilde gelişerek devam edecek ve böylece yeni sporcular yetiştirmeyi planlıyoruz. Motorsporlarının ülke tanıtımına olan katkısı daha fazla anlaşılmaya başladı. Türkiye'de de eminim dünya çapında başarılı olabilecek yetenekte pilotlar çıkacaktır. Mesela Kenan Sofuoğlu, Motosiklet Federasyonu'na bağlı olsa da, elde ettiği başarıyla benim ve ülkemizin de kahramanıdır. Biz de 4 tekerde bir Kenan çıkartabilirsek arkası gelecek. Biz sporcuları destekleyeceğiz, eğer sporcu desteklemezsek ve Türk Bayrağı'nı yurt dışına götüremezsek, bu koltukta oturmamın anlamı yok. Mesela Belçika'daki federasyonun sporcu geliştirmeye harcadığı yıllık 7 milyon dolar bütçesi var. Bizim de bu konuda gerekli desteği alacağımıza inanım tam. Çünkü bizim de, Berkay Besler, Ayhancan Güven, Yağız Avcı, Murat Bostancı, Orhan Avcioğlu ve Kaan Önder gibi Avrupa ve dünya çapında başarılar sağlayabilecek yetenekte genç pilotlarımız var. Bu federasyonun görevi bu gençleri desteklemek, yeni yetenekleri keşfetmek. Federasyon olarak hedeflerimizden biri, dünya şampiyonalarına sporcu yetiştirmek. İmkanlarımız sadece bir sporcuyla desteklemeye yetecekse, genç yetenekler arasında adil bir seçim yapıp, en yetenekli bulmaya çalışacağız. Sonuçta, her branşa ve sporcuyla hizmet etmek ve adalet dağıtmak için buradayız.

2017 yılında motorsporları tutkunlarını neler bekliyor? Sürprizler olacak mı?

Yazıcı: Önümüzdeki sene güzel bir pistte 'şampiyonlar şampiyonu' kutlaması yapacağız. Panayır havasında olacak bu aktivitede tüm branşların şampiyonları eşit otomobillerle eleme usulü yarışacaklar. Önümüzdeki sene uluslararası bir aktivite yapamayacağız. Dünya bize gelmiyorsa biz dünyaya gideceğiz, Türk Bayrağı'nı orada dalgalandıracğız. Şu anda otomobil sporunda çok ıy bir birlik, dayanışma var ve elimizden geldiğince ilerleyeceğiz. Çünkü ben bu sporu çok seviyorum ve gelişmesi için de elimden ne geliyorsa yapacağım. Sporcuların her biri benim için aynı, hangisi kazanırsa mutlu olurum. Bu 4 seneyi verimli geçirebilirsek önümüzdeki dönemde daha planlı bir federasyon olmasını sağlayacağız. Arkamızdan gelecek kış da planları bozmadan geliştirse başarılı olacağımızı düşünüyorum. 80 milyonluk ülkede Sebastien Loeb yeteneğinde biri mutlaka çıkacaktır. Bir gün Formula 1'i de, WRC'yi de kazanan bir pilot çıkacak. Ama ne zaman çıkacak? Biz bunun temelini kurmak için uğraşıyoruz. Atacağımız sağlam adımlarla belki 10, belki 20 yıl sonra olacak. Bizim amacımız kısa vadede iş yapmak yerine, uzun vadeli planlar yapmak. Bakanlığımızı sporcu yetiştirme konusunda projelerimizi anlatacağız ve ne gerekiyorsa yapacağız.

Motorsporları dendiğinde akla ilk olarak ralli geliyor. Ancak son yıllarda yarışların yerleri değişiyor ve etap bulma problemi yaşanıyor. Sizce çözüm nedir?

Yazıcı: Yarışları kulüpler yapıyor. Kulüp nerede imkan bulursa oraya gidiyor. Bu sene 6 yarış vardı. Mesela Çorum Belediyesi, kulubu destekliyor, federasyon destekliyor ama sponsor imkanı çok kısıtlı. Bugün otomobil üreticilerinden sadece Ford ve Fiat'ın desteği var. Renault da zaman zaman girdi çıktı. Buradan Türkiye'de üretim yapan markalara sesleniyoruz, biz her projeye açığız. Her türlü projelerinde yanlarında olacağız. Yeter ki bu spora girsinler. Türkiye'nin bu spora ve sporcun da desteğe ihtiyacı var.

Sponsorluk bu spor dalı için çok önemli. Potansiyel sponsorlara bir çağrınız var mı?

Yazıcı: Öncelik olarak camiyayı hareketlendirmemiz gerekiyor. Türkiye'de şampiyona olarak yapılan 9 branşın isim hakkını çok makul fiyatlarla vermek istiyoruz. Makul fiyatlara vermemizin nedeni, ortaklarımızla uzun vadede çalışmak istememiz. Çünkü zamanla işler büyüdükçe ortaklarımızın aldığı fayda da büyüyecek ve herkes kazanacak.

Yazı Halit Bolkan
Fotoğraflar Ersan Sezer

Genc sporcuları yetiştirip Türkiye dışına çıkarmak istiyoruz. Çünkü dünya bize gelmiyorsa biz dünyaya gideceğiz. Türk Bayrağı'nı yurt dışında dalgalandıracğız.

25 YILDIR



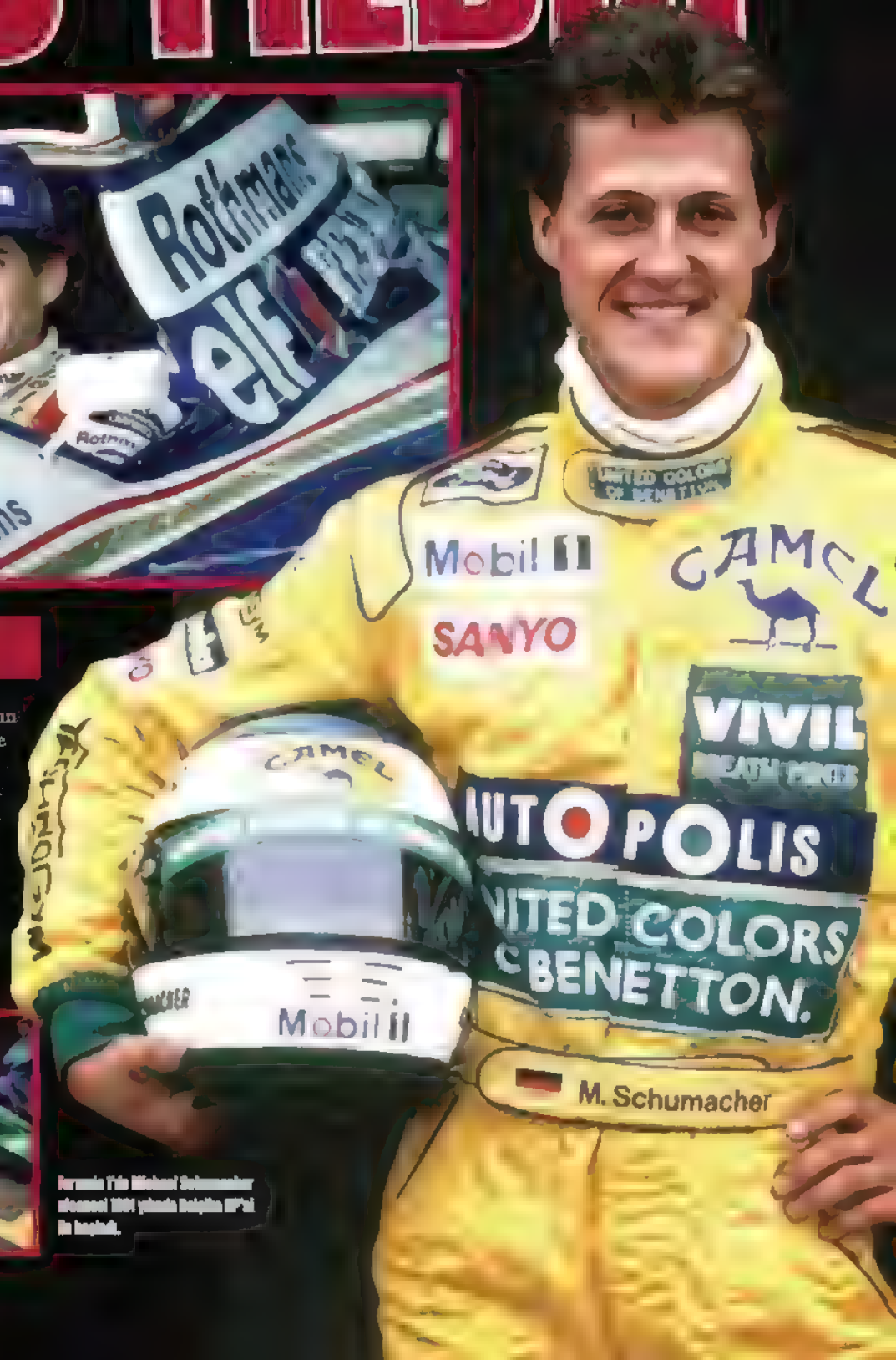
Brezilyalı Ayrton Senna, üçüncü ve son şampiyonluğunu 1991'de elde etti.

1991

Formula 1'in 1991 sezonu, yarışların 46'ncı sezonuydu. 10 Mart 1991'de başlayan sezon, 16 yarışın sonunda 3 Kasım 1991'de sona erdi. Brezilyalı Ayrton Senna, bu sezonda üçüncü ve son F1 Sürücüler Şampiyonluğunu elde ederken McLaren-Honda da üreticiler şampiyonluğuna ulaştı. Bu sezonun en önemli yarışlarından birinin, geleceğin şampiyonları olan Michael Schumacher ve Mika Häkkinen'in Formula 1'e adım attıkları yıl olması söylenebilir.



Formula 1'de Michael Schumacher ikinci 1991 yılında Benetton F1'i ile başladı.



TAKİPTEYİZ

Formula 1, pist yarışlarının en üst seviye organizasyonu olarak kabul ediliyor. İlk kez 1950 yılında düzenlenen Formula 1 yarışlarında yer alan otomobillerin bugün maksimum hızı 380 km/s'yi ve virajlardaki yanal ivmeleri de 5 g'yi bulabiliyor. Tarihi boyunca heyecanın hep en üst seviyede olduğu bu şampiyonanın 1991-2016 arasına göz attık.

Yazar: Eray Özgür

1992



Britanyalı Nigel Mansell, bir önceki sezon Senna'ya kapırdığı sürücüler şampiyonluğunu bir sezonda 9 yarış kazanma rekoruyla birlikte elde etti. Williams Renault da 1987'den sonra ilk üreticiler şampiyonluğuna uzanmış oldu. Genç Michael Schumacher, bu sezonda ilk yarış galibiyetini Belçika'da elde etmiş ve sezon sonunda sürücüler klasmanında üçüncü sıraya yerleşmişti.

1993

Bu sezonda yarışan F1 otomobilleri, muhtemelen tarihin gördüğü en gelişmiş ve sofistike yarış araçlarıydı. Elektronik kontrollü aktif süspansiyon sistemi, ABS, fly by-wire kontrolleri, çekiş kontrol sistemi, ABS, tam otomatik olarak da kullanılabilen yarı otomatik şanzıman, destekli direksiyon, sofistike kokpit telemetrisi, pnömomatik supap yayları gibi özellikler bu sezonda ilk kez karşımıza çıkmıştı. Pnömomatik supap yayları ve telemetri dışındaki özellikler sezon sonunda yasaklanırken, 1993 sezonunda sürücüler klasmanında Alain Prost ve üreticiler kategorisinde de Williams Renault mutlu sona ulaştı.



1994

Formula 1 tarihinin en trajik sezonlarından biri 1994 oldu. Üç kez dünya şampiyonu olan Brezilyalı efsane pilot Ayrton Senna ve Avusturyalı çaylak pilot Roland Ratzenberger, San Marino GP'sinde hayatlarını kaybetti. Imola Pisti bu talihli olaylardan sonra bir daha F1 yarışlarına ev sahipliği yapmadı. Sezonun sürücüler şampiyonu genç Michael Schumacher olurken, üreticilerde şampiyonluk Williams-Renault'nun oldu. Senna ve Ratzenberger'in trajik sonları Formula 1 otomobillerinin daha güvenli hale getirilmesi için bir kırılma noktası yaratmıştı. Bu sezonun önemli noktalarından biri de Mercedes-Benz'in 1955'ten bu yana ilk kez Formula 1'de yer almasıydı. Alman marka, İsviçreli Sauber takımının motor tedarikçisi oldu.



1995

On yedi yarış üzerinden koşulan 1995 F1 sezonunda da Michael Schumacher üst üste ikinci sürücüler şampiyonluğunu elde ederken, Benetton Renault da ilk ve son üreticiler şampiyonluğuna uzandı. Sezon boyunca Benetton ve Williams sürücüleri arasında amansız bir mücadele yaşanırken Benetton'dan Schumacher sezonun dokuz yarışını, Williams'tan rakibi Damon Hill ise dört yarış kazandı. Sezonun önemli olaylarından biri de 17 yarıştan 16'sını Renault motorlu otomobillerin kazanmış olmasıydı.



1996



Son iki sezonda Michael Schumacher tarafından geçilen Williams-Renault pilotu Damon Hill, nihayet şampiyonluğa uzanırken bu başarısı Hilfi tarihın tek "baba-oğul" Formula 1 Şampiyonu haline getiriyordu. Michael Schumacher, Benetton-Renault'dan Scuderia Ferrari'ye geçiş yaparken, otomobilinin dayanıklılık sorunları yüzünden ancak üç yarışı bitirip sürücüler şampiyonasında üçüncü sırayı alabildi. Williams-Renault üreticilerde de birinci sırayı elde ederken bu sezonun otomobillerinde daha büyük kokpit boşlukları ve yükseltilmiş yan duvarlara yer verilmişti.

1998

McLaren takımının artık olgunluk çağını yaşamaya başlayan pilotu Mika Hakkinen ilk şampiyonluğunu bu sezonda elde ederken McLaren-Mercedes de üreticiler şampiyonluğunu kazandı. Ferrari'den Schumacher, otomobilinin dayanıklılık sorunları önemli ölçüde çözümlenince sezonun 6 yarışında birinci olarak pilotlar klasmanında ikinci sırayı elde etti. Renault'nun ayrılmasıyla 1988 yılından bu yana yarış kazanmadan geçen ilk sezonunu yaşayan Williams Takımı buna rağmen şampiyonada üçüncü olmayı başardı.



1997

Bir önceki sezonda çaylak olarak yarışan ve sezonu ikinci sırada bitirerek büyük bir başarı elde eden Jacques Villeneuve 1997'deyse mutlu sona ulaştı. İspanya Jerez'de koşulan Avrupa Grand Prix'sinde Michael Schumacher'in pozisyonunu korumak için yaptığı müdahale FIA tarafından Schumacher'in diskalifiye edilmesiyle cezalandırılırken, Villeneuve bu sezondaki yedi birinciliğinden sonra 2006'daki emekliliğine kadar bir daha bir yarış kazanamayacaktı.



1999



Yirminci yüzyılın son Formula 1 sezonunda şampiyon pilot değişmedi. Mika Hakkinen üst üste ikinci kez şampiyon olmasına rağmen, şampiyona büyük çekişmeye sahne oldu. Heinz-Harald Frentzen, Eddie Irvine ve David Coulthard da şampiyonluk potasına girerken Ferrari'den Michael Schumacher, Britanya Grand Prix'sinde geçirdiği kaza sonrasında kırılan ayağı yüzünden altı yarış kaçırdı ve sezonun son iki yarışında mücadele edemedi.





2000

Milyenyumun ilk Formula 1 sezonu Michael Schumacher'in şampiyonluğuna sahne olurken aynı zamanda Ferrari'nin 21 yıllık şampiyon sürücü özlemini de dindırıyordu. İtalyan mar-

ka ust uste ikinci kez üreticiler şampiyonluğunu elde ederken, Ferrari'nin dominant yılları da başlamış oluyordu. 2000 aynı zamanda geleceğin Formula 1 şampiyonu Jenson Button'ın ilk Formula 1 deneyiminin de yılıydı.

2001



Michael Schumacher ust üste ikinci kez sürücüler, Ferrari de üçüncü kez üreticiler klasmanında şampiyonluğu elde etti. FIA yarışların kurallarında değişikliğe giderken, 1994 yılında yasaklanan çekiş kontrol sistemi serbest bırakıldı. San Marino GP'siyle kariyerinin ilk F1 yarış birinciliğini elde eden Ralf Schumacher bu başarısıyla aynı zamanda tarihin ilk ve tek yarış kazanan abı kardeşi (Ralf Michael Schumacher) unvanının da sahibi oldu. Belçika GP'sini kazanan Michael Schumacher, kariyerinin 52'nci F1 birinciliğini elde ederek bir rekor kırıyordu. Geleceğin Formula 1 şampiyonları Fernando Alonso ve Kimi Räikkönen ilk F1 tecrübelerini bu sezonda yaşadı.

2002



Bu sezonda koşulan 17 yarıştan 11'ini kazanan Michael Schumacher pilotlar şampiyonluğunu elde ederken, bir sezonda en çok yarış kazanma rekorunun da sahibi oluyordu. Sezon bitmeden 6 yarış önce şampiyonluğunu ilan eden Schumacher'in bu başarısı şampiyonanın kıyasıyla bir ikincilik mücadelesine sahne olmasına neden olurken, takım arkadaşı Rubens Barrichello 2002 sezonunda pilotlar klasmanında ikinci sırada yer aldı.

2003

i



2004

Michael Schumacher ve Ferrari'nin son baskın yılında pilotlar ve üreticiler şampiyonluğu yine bu ikilindi. Schumacher sezonda elde ettiği 13 birincilikle kendisine ait olan rekoru da geliştiriyordu. Jenson Button ve Takuma Sato'nun mücadele ettiği BAR Takımı Honda motorlarıyla etkileyici bir performansa imza atarak şampiyonanın üreticiler klasmanında ikinci sırayı aldı.



2005



ispanyol Fernando Alonso Renault, Michael Schumacher ve Ferrari'nin bes ve süren üstünlüğüne son vererek hem sürücüler hem de markalar klasmanında birinciliği elde etti. Alonso 24 yıl ve 58 gün ile o tarihe kadar Formula 1'de şampiyon olan genç sürücü unvanını alırken, Türkiye'de ilk kez bir Formula 1 yarışı düzenlendi. İstanbul'daki yarışı Kimi Räikkönen kazandı.



2006

Bu sezonda da Fernando Alonso sürücüler şampiyonasının zirvesine çıkarken, üreticilerde de lider değişmedi: Renault. Alonso bu başarıyla üst üste iki kez şampiyon olan en genç pilot unvanını aldı. Schumacher, Alonso ile ve Ferrari de Renault ile kıyasıya bir mücadele girişe de ikinci sıranın sahibi oldular. 1956 yılından bu yana ilk kez Britanyalı bir üretici yarış bile kazanamazken sezon boyu yapılan tüm yarışlarda sadece fabrika takımları birincilik elde edebildi. 1995 yılından bu yana kullanılan 3,0 lt'lik V10 motorların yerine maksimum 2,4 lt'lik V8 motorlar geldi. Türkiye GP'sinde birincilik kursüsüne Felipe Massa çıktı.



2007

Michael Schumacher'in ilk emekliliğini ilan etmesinden sonra Ferrari ile anlaşılan Kimi Räikkönen, İtalyan markadaki ilk sezonunda ilk şampiyonluğunu elde etti. Bu başarıya ulaşan üçüncü Fin pilot olan Räikkönen ile birlikte Ferrari de üreticiler klasmanında şampiyon oldu. Üreticilerin motor geliştirmesi yasaklandığı için markalar 2007 ve 2008 sezonlarında 2006'da geliştirdikleri V8'leri kullandı. Türkiye GP'sini yine Ferrari'nün Brezilyalı pilotu Felipe Massa kazandı.



2008

[illegible]

2009

Honda Racing F1 Takımı'nın yerine kurulan Brawn GP F1 Takımı, ilk sezonunda hem üreticiler şampiyonluğunu elde etti hem de Jenson Button ile pilotlar klasmanında bir şampiyon çıkarttı. 1998 yılında yasaklanan slick lastikler bu sezonda serbest bırakıldı. Bu sezonda ilk kez sürücülere otomobillerinin ön kanatlarındaki kanatçıklarına 6 dereceye kadar eğim ayarı yapabilmeleri imkanı sunuldu. KERS sistemi ilk kez kullanılmaya başlarken, otomobillerin pit alanındaki hız limiti 80 km/s'den 100 km/s'ye yükseltildi. İstanbul'da galip Jenson Button oldu



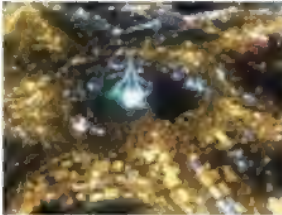
2010



Sebastian Vettel, 23 yıl 133 gün ile tarihin en genç Formula 1 şampiyonu oldu. Aynı zamanda Vettel'in takımı Red Bull-Renault da üreticiler klasmanında şampiyonluğa ulaştı. Üç yıllık bir emeklilik dönemi yaşayan yedi kez dünya şampiyonu Michael Schumacher, Mercedes ile pistlere geri dönerken, Formula 1 efsanesi Ayrton Senna'nın yeğeni Bruno Senna da ilk sezonunu yaşadı. İstanbul'da kazanan Vettel oldu.

2011

Vettel bir önceki sezon kırdığı en genç F1 şampiyonu rekorunu 2011 üst üste iki kez şampiyon olan en genç pilot olarak geliştirdi: 24 yıl 98 gün. 20 Grand Prix ile tarihin en kalabalık sezonu haline gelen 2011'de Bahreyn GP'sinin iptal edilmesiyle 19 yarış koşuldu. Araçların minimum boş ağırlıkları 620 kg'den 640 kg'ye çıkartılırken, şanzımanların da en az dört yerine beş yarış dayanmaları zorunluluğu getirildi. İstanbul'da yedi sezonluk Türkiye GP'si macerası 2011'de sona erdi.



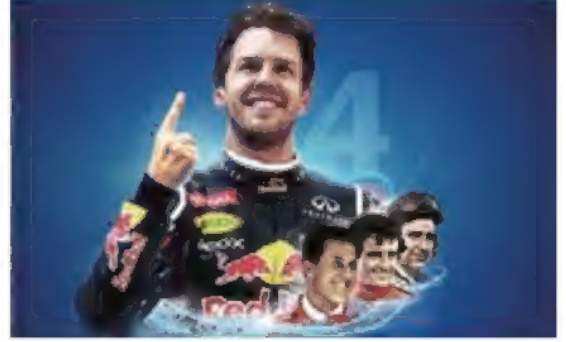
2012

Bu sezon, muhtemelen Formula 1 tarihinin en çekişmeli başlangıcına sahne oldu. İlk yedi yarışı yedi farklı pilot kazandı. Sebastian Vettel, Singapur, Japonya, Kore ve Hindistan'da üst üste kazanınca sezonu şampiyonlukla bitirdi. Vettel ve takipçisi Fernando Alonso arasındaki fark sadece üç puandı.



2013

Sebastian Vettel üst üste dördüncü kez sürücüler klasmanında birinci olurken Red Bull-Renault da aynı başarıyı elde etti. Vettel, Juan Manuel Fangio ve Michael Schumacher ile birlikte bu başarıya imza atabilen üçüncü pilot oldu. Bu, 2006'da tanıtılan 2,4 lt'lik V8 motorların kullanıldığı son sezon oldu.



2014



Turbo beslemeli 1,6 lt'lik V6 motorların ilk sezonunda Mercedes pilotu Lewis Hamilton pilotlar klasmanında şampiyonluğunu elde ederken, Alman marka da üreticilerde zirveye çıktı. 1994'ten sonra ölümlü bir kazanın yaşandığı ilk sezon olan 2014'te Marussia'nın Fransız pilotu Jules Bianchi, Japonya GP'sinde geçirdiği kaza sonucunda girdiği komadan çıkamayarak hayatını kaybetti. 1988'ten bu yana Formula 1'de ilk kez turbo beslemeye yer verilirken motorların çevirebileceği devir sayısı 15000 d/d olarak sınırlandırıldı.

2015



Mercedes'in Britanyalı pilotu Lewis Hamilton kariyerinin üçüncü sürücüler şampiyonluğunu elde ederken Mercedes de üst üste ikinci kez üreticiler şampiyonluğuna uzandı. Otomobillerin minimum ağırlığı 702 kg'ye çıkartıldı.

2016

Büyük bir mücadelenin yaşandığı bu sezonda Nico Rosberg, kariyerinin ilk şampiyonluğunu elde etti. Takım arkadaşı Lewis Hamilton ile kıyasıya bir mücadeleye giren Rosberg, şampiyonluğunu ancak son yarışta ilan edebildi. 1982 Formula 1 Şampiyonu Keke Rosberg'in oğlu olan Nico, Graham Damon Hill'den sonra baba-oğul F1 şampiyonluk dublesi yaşayan ikinci isim oldu.





TEST

SUZUKI VITARA

Tamamen yenilenen Vitara'nın tüm detayları test sayfalarında olacak.



TEST

OPEL MOKKA X 1.4T1.6 AT

Yenilenen ve ismi Mokka X olarak güncellenen crossover temsilcisi sonraki sayıda.

TEST

NISSAN PULSAR

Kompakt hatchback temsilcisi Pulsar, 1.5 dCi motor ve manuel şanzımanla testte.



İTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı www.otohaber.com.tr
Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına atıf yapmadığımız ekstreleriyle rekorlar kırmaya devam ediyor.

IPHONE UYGULAMASI!

- 1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları
- 2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları
- 3- otohaber TV yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşlerinizi için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122** ye kısa mesaj atın. Tüm operatörlerden **4122** ye mesaj atabilirsiniz. Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1.60 TL olarak ücretlendirilir. **MB: 0216 531 73 73**



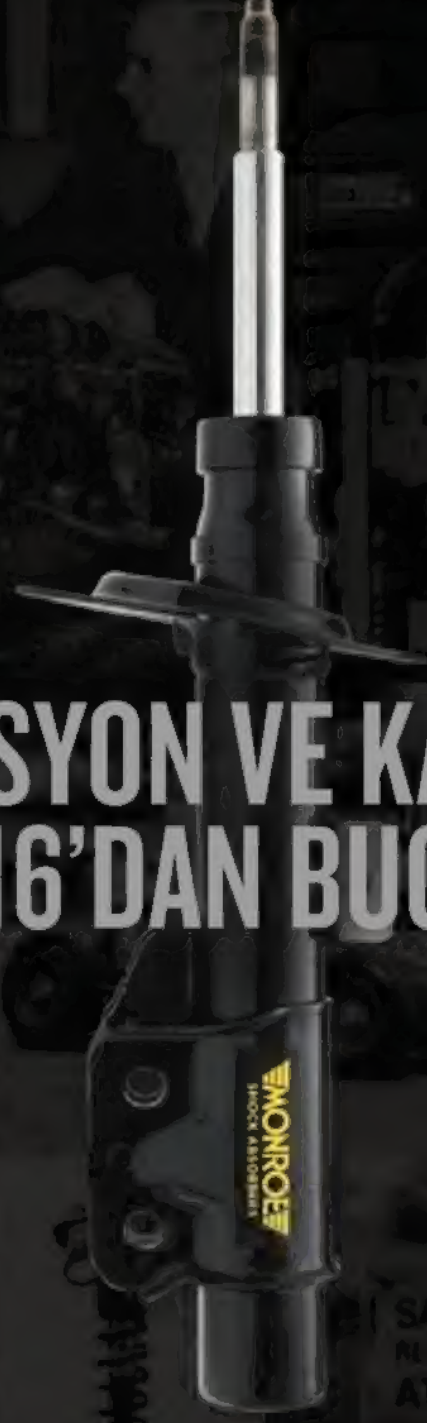
www.facebook.com/otohabercomtr



twitter.com/otohaberdergisi



İNOVASYON VE KALİTE İLE 1916'DAN BUGÜNE



MÜŞTERİMİZ OLDUĞUNUZ İÇİN TEŞEKKÜRLER
www.MONROE100.COM



THREE WORLD CHAMPIONSHIPS
**POWERED
BY
PETRONAS**

LEWIS

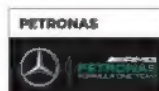


Our fuel and engine oil is the winning power behind three consecutive FIA Formula One™ World Constructors' Championships. And we've only just begun.

**PETRONAS
SYNTIUM**

**PETRONAS
TUTELA**

**PETRONAS
PRIMAX**



*Subject to official confirmation by the FIA of the results of the 2016 FIA Formula One™ World Championship.



PETRONAS Motorsports

www.petmos.com.my